** Année 1959-1960. — N° 56 S. Le Numéro : 50 francs. Jeudi 10 Décembre 1959 **

JOURNAL OFFICIEL
DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Edition des DEBATS DU SENAT :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 1.600 fr. ; ÉTRANGER : 2.400 fr.
(Compte chèque postal: 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION 26, RUE DESAIX, PARIS-15e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

1re SESSION ORDINAIRE DE 1959-1960

COMPTE RENDU INTEGRAL — 34e SEANCE

Séance du Mercredi 9 Décembre 1959.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 1588).

2. — Congés (p. 1588).

3. — Dépôt d'une proposition de loi (p. 1588).

4. — Loi de finances pour 1960. — Suite de la discussion de la deuxième partie d'un projet de loi (p. 1588).

Travaux publics et transports (suite):

MM. Camille Vallin, Georges Dardel, Auguste Pinton, Guy Petit, Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports.

Suspension de la séance: M. Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances.

5. — Congés (p. 1597).

6. — Loi de finances pour 1960. — Suite de la discussion de la deuxième partie d'un projet de loi (p. 1597).

Travaux publics et transports (suite):

Motion d'ordre: MM. Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances; Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports.

Sur le titre III de l'état F: MM. Jean Lecanuet, le ministre.

Art. 53 *bis*: adoption.

Art. 71:

Amendements de M. Marcel Pellenc et de M. Amédée Bouquerel. — MM. Auguste Pinton, le rapporteur général, le ministre. — Réservés.

L'article est réservé.

Art. 39:

MM. Jean-Paul de Rocca Serra, Gaston Defferre, Vincent Delpuech, Francis Le Basser.

Amendement de M. Jacques Faggianelli. — MM. Jacques Faggianelli, le ministre, Gabriel Montpied, Gaston Defferre, Roger Lachèvre, Antoine Courrière, rapporteur spécial; Léon David. — Rejet, au scrutin public.

Amendements de M. Auguste Pinton et de M. Gaston Defferre. — MM. Auguste Pinton, Gaston Defferre, le ministre, le rapporteur spécial — Retrait de l'amendement de M. Auguste Pinton. — Vote par division de l'amendement de M. Gaston Defferre: adoption des trois premiers paragraphes et rejet du quatrième.

Adoption de l'article modifié.

Art. 86:

Amendement de M. Marcel Pellenc. — MM. le rapporteur spécial, Julien Brunhes, Auguste Pinton, Pierre Marcilhacy, Georges Dardel, André Monteil, Georges Marrane, Adolphe Chauvin, Auguste-François Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. — Adoption.

Suppression de l'article.

Renvoi de la suite de la discussion.

7. — Excuse (p. 1609).

8. — Loi de finances pour 1960. — Suite de la discussion de la deuxième partie d'un projet de loi (p. 1609).

Anciens combattants:

MM. Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances; Raymond Triboulet, ministre des anciens combattants et victimes de guerre; le président.

Amendements de M. Marcel Pellenc et de M. Jean-Louis Fournier. — Adoption, au scrutin public.

Suspension et reprise de la séance: MM. le rapporteur général, le président, Abel-Durand.

Présidence de M. Gaston Monnerville.

9. — Congés (p. 1611).

10. — Loi de finances pour 1960. — Suite de la discussion de la deuxième partie d'un projet de loi (p. 1611).

Travaux publics et transports (suite et fin):

Art. 71 (réservé):

Amendements de M. Marcel Pellenc et de M. Amédée Bouquerel. — MM. Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances; Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Aviation civile et commerciale:

MM. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial; Gaston Pams, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques; André Méric, Georges Marrane, René Dubois, le ministre des travaux publics.

MM. le rapporteur spécial, le président.

11. — Dépôt de rapports (p. 1621).

12. — Règlement de l'ordre du jour (p. 1622).

PRESIDENCE DE M. GEOFFROY DE MONTALEMBERT, vice-président.

La séance est ouverte à quatorze heures dix minutes.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la deuxième séance d'hier a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté, sous les réserves d'usage.

— 2 —

CONGES

M. le président. MM. Joseph Raybaud et Edmond Barrachin demandent un congé à la suite d'événement familial grave.

Conformément à l'article 34 du règlement, le bureau est d'avis d'accorder ces congés.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Les congés sont accordés.

— 3 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Roger Carcassonne et des membres du groupe socialiste une proposition de loi tendant à modifier la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse, de façon à réprimer les délits de diffamation et d'injure commis au cours d'émissions de radio ou de télévision et à organiser l'exercice du droit de réponse.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 92, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve du droit reconnu au Gouvernement par l'article 43 de la Constitution de demander la nomination d'une commission spéciale. (*Assentiment.*)

— 4 —

LOI DE FINANCES POUR 1960

Suite de la discussion de la deuxième partie d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1960, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, en première lecture, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution. (N°s 65 et 66 [1959-1960].)

Deuxième partie. — Moyens des services et dispositions spéciales.

I. — **Travaux publics et transports** (*suite*).

M. le président. Nous poursuivons la discussion de la section Travaux publics et transports.

La parole est à M. Camille Vallin.

M. Camille Vallin. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, je voudrais présenter quelques observations sur le budget qui nous est soumis et d'abord sur le problème des routes et du fonds routier. Il faudrait 40 milliards pour assurer un entretien normal des routes nationales; 23 milliards seulement sont prévus. Si cette insuffisance de crédits était accidentelle, ce ne serait sans doute pas catastrophique, mais elle est constatée depuis plusieurs années. Il ne peut en résulter qu'une aggravation sérieuse de l'état de notre réseau routier dont l'entretien est sacrifié.

Une autre comparaison nous montre qu'en 1938, alors que le volume de la circulation automobile était trois fois moindre, les crédits étaient supérieurs de 60 p. 100 à ceux qui nous sont proposés.

Non seulement nous assistons à la dégradation du réseau national, mais c'est la modernisation indispensable du réseau routier qui est également sacrifiée. Le Gouvernement se vante d'avoir rétabli le fonds d'investissement routier en oubliant que c'est lui qui l'avait au préalable supprimé et s'il a dû le rétablir devant la protestation des maires, des conseillers généraux et de notre assemblée, notamment, il continue à priver ce fonds des sommes qui lui reviennent: diminution en pourcentage de la taxe sur les carburants affectés au fonds, prélèvement exceptionnel, que notre assemblée a rejeté, mais que le Gouvernement s'emploiera sans doute à faire rétablir par un moyen ou par un autre. Tout cela aboutit à un détournement de plus de 30 milliards.

Ce ne sont d'ailleurs pas seulement les routes nationales qui subissent les conséquences de ces prélèvements, mais aussi la voirie départementale, urbaine et communale. Cela aboutit à mettre sur le dos des collectivités locales des dépenses très lourdes qui devraient être financées par le fonds. Se décharger de ses responsabilités sur le dos des collectivités locales, telle est bien, d'ailleurs, la ligne constante et dans tous les domaines du Gouvernement.

L'amendement proposé par la commission des affaires économiques et du plan à l'article 71, qui tend à permettre l'affectation au fonds routier de l'intégralité des crédits qui lui reviennent, serait satisfaisant s'il s'appliquait dès 1960, mais il n'entrera en vigueur qu'à partir de 1961. Si nous votions ce budget dans de telles conditions, cela signifierait que nous autorisons le Gouvernement à détourner 20 ou 25 milliards du fonds routier au profit du budget général en 1960. Cela reviendrait à priver la voirie départementale, urbaine et communale de 15 milliards: cette tranche devrait disposer, en effet, de 21 milliards et elle n'en n'aurait que 6.

Comment le Gouvernement peut-il justifier ce détournement ? Une taxe a été créée au profit du fonds routier. Son produit doit lui revenir intégralement — c'est une simple question d'honnêteté — ou bien il faut supprimer la taxe que paient les usagers de la route. En fait, le Gouvernement se garde bien de répondre à une telle question. Il préfère avancer des arguties du genre de celle-ci: si vous augmentez les dotations du fonds pour 1960, nous ne pourrons absorber l'intégralité des crédits car les programmes de 1960 ne sont pas suffisants.

Personne ici, monsieur le ministre, ne peut croire au sérieux d'un tel argument. Dans tous nos départements, nous connaissons des projets qui sont stoppés et qui n'attendent que des crédits pour démarrer ou pour être achevés. Dans ces conditions, il n'est pas possible d'accepter que les fonds destinés à la route soient détournés au profit de dépenses improductives ou ruineuses.

Ma deuxième observation portera sur la situation du personnel des ponts et chaussées. La réforme de structure des ponts et chaussées ne peut mettre un terme à la crise des effectifs que connaît cette administration, pour une raison très simple, c'est qu'elle ne donne pas satisfaction, tant s'en faut, au personnel, qu'elle ne règle pas le problème de l'augmentation des traitements et salaires.

Certes, cette réforme apportera quelques améliorations pour une minorité d'agents, notamment ceux du cadre B, mais les améliorations, création de corps et augmentation d'effectifs, seront compensées budgétairement par des suppressions d'emplois, frappant lourdement les agents de travaux et conducteurs de chantiers. Le résultat, par ailleurs, est le blocage des auxiliaires routiers qui ne pourront accéder au corps d'agents de travaux diminué, la diminution de l'embauche par concours professionnel des agents de travaux dans le corps des conducteurs de chantiers et l'augmentation de travail pour tous.

Enfin, rien n'est fait pour mettre un terme à la situation anormale d'un certain nombre d'auxiliaires embauchés sans autorisation du ministère, mais avec l'accord tacite donné par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées. Ces auxiliaires occupent des emplois permanents dans les services de comptabilité, dans les bureaux d'études et on a estimé leur nombre à 2.600 pour 54 départements. Or ils sont payés sur le fonds spécial d'investissement routier ou sur le fonds des travaux destiné pourtant, normalement, à l'entretien des routes; ils sont payés sur des crédits réservés à l'achat d'ingrédients routiers comme personnels embauchés occasionnellement et très provisoirement; leur salaire est journalier, d'ailleurs, et leurs feuilles de paye portent la mention « manœuvre routier » ou « opérateur topographe », alors qu'ils ont de tout autres fonctions dans les bureaux. Monsieur le ministre, cette situation anormale dure depuis des années et il devrait y être mis fin. Les crédits nécessaires au paiement de ces agents devraient être inscrits au chapitre « Fonds de personnel du ministère des travaux publics » en diminuant d'autant les chapitres « Fonds d'investissement et fonds de travaux ».

Cela permettrait de donner satisfaction à certaines revendications du personnel, notamment des agents de travaux et conducteurs de chantiers, dont les suppressions de postes gagent l'actuelle réforme, des agents de services et de bureaux, qui n'en retirent aucun avantage bien qu'actuellement ils soient les plus défavorisés, des auxiliaires, qui seraient ainsi intégrés dans les nouveaux corps, et des commis.

Cela est d'autant plus nécessaire qu'un certain nombre de ces auxiliaires pourront accéder par concours ou examens à un certain nombre de grades comme secrétaires administratifs, dessinateurs d'études et dessinateurs d'exécution.

Ainsi nous aimerions connaître sur ce point, monsieur le ministre, quelles sont vos intentions. Vous savez comme moi que toutes les organisations syndicales dénoncent un tel état de fait et demandent depuis très longtemps qu'il y soit mis fin.

En ce qui concerne la situation des cheminots, je vous demanderai, monsieur le ministre, ce que vous entendez faire en leur faveur. Vous n'êtes pas avare de félicitations envers les cheminots; vous leur rendez hommage avec la même persévérance que vous mettez à refuser de faire droit à leurs revendications. Or, vous le savez, des engagements avaient été pris à la fin de 1957. Le ministre d'alors avait admis que les traitements des cheminots étaient dévalorisés de 11 p. 100 par rapport au coût de la vie. L'augmentation de 11 p. 100 des traitements eût été dès ce moment légitime. Or, rien n'a été fait et la situation des cheminots a continué à se détériorer. Au 1er janvier 1959, toutes les organisations syndicales évaluaient à 25,7 p. 100 l'écart entre les traitements et le coût de la vie et, incontestablement, cet écart est encore plus grand aujourd'hui.

Quelle raison pouvez-vous invoquer? Le déficit de la S. N. C. F.? Mais les cheminots n'en sont pas responsables. On avance à chaque fois que l'augmentation des salaires doit être fonction de l'augmentation de la productivité; or les effectifs des cheminots vont sans cesse en diminuant tandis que le trafic augmente. Vous avez donc le devoir, monsieur le ministre, de faire droit aux revendications des cheminots. Au surplus, si l'on supprimait certains cadeaux qui sont faits aux grandes sociétés bénéficiant d'un tarif préférentiel sur la S. N. C. F., on pourrait trouver là des crédits importants qui permettraient de payer une grande part de ce relèvement nécessaire du traitement des cheminots.

Je ne dirai rien sur les transports parisiens puisque nous pourrons y revenir à l'occasion de l'examen des articles du budget. Je voudrais seulement insister, après le rapporteur, sur la nécessité d'un rétablissement de la subvention affectée aux chemins de fer corses. La suppression des chemins de fer en Corse aurait sur la vie économique de l'île des conséquences très redoutables, sans compter les conséquences qu'elle aurait sur les centaines de chefs de famille privés de leur gagne-pain.

Or, monsieur le ministre, vous le savez bien, l'article 49 de l'arrêté du 2 avril 1957 précisait, entre autres choses, que la suppression du chemin de fer corse n'aurait pu être envisagée que si des améliorations importantes avaient été préalablement réalisées sur les routes parallèles, Ajaccio-Bastia, Bastia-Calvi, de manière à assurer des transports routiers faciles et économiques en toute saison.

L'Etat, stipulait cet arrêté du 2 avril 1957, continuera donc de couvrir les insuffisances d'exploitation du chemin de fer corse et dégagera les crédits nécessaires à la remise en état de la voie.

Ainsi, des engagements précis avaient été pris et il vous appartient de les tenir. Vous savez, monsieur le ministre, quelle émotion l'annonce de la suppression de la subvention a soulevée en Corse. Hier, de dix heures à midi, la grève a été totale dans l'île à l'appel du comité départemental pour l'abaissement du coût de la vie et le maintien du chemin de fer. Elle a touché les chantiers, les transports, les personnels du gaz, de l'électricité, les métallos, les employés. Les administrations, elles aussi, avaient fermé leurs portes ainsi que tous les établissement scolaires. Les représentants du conseil général, des chambres de commerce, d'agriculture et les usagers avaient refusé de siéger le matin même au comité technique départemental de la Corse, afin de bien marquer leur opposition irréductible à la suppression du réseau ferré.

Ainsi, vous ne pouvez pas ne pas tenir compte des conséquences redoutables qu'aurait la suppression de cette subvention et nous vous demandons, monsieur le ministre, de la rétablir. Telles sont les quelques observations que je voulais présenter et qui montrent, une fois de plus, que les crédits destinés à l'entretien des routes, aux travaux publics en général, sont nettement insuffisants parce qu'on sacrifie dans ce domaine, comme dans d'autres, l'équipement de notre pays au profit de dépenses militaires improductives et au détriment des conditions de vie des travailleurs. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Dardel.

M. Georges Dardel. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, avant d'évoquer devant vous le problème du financement des transports parisiens, je voudrais appeler votre attention sur un point qui me paraît essentiel.

Parmi les élus de province, certains semblent reprocher à l'agglomération parisienne de vouloir faire supporter le déficit de ses transports au reste de la France. Or — je le dis pour dissiper tout malentendu et je vous demande d'y réfléchir — jamais le département de la Seine et la ville de Paris n'ont formulé d'entrée de jeu une pareille revendication. Leur exigence fondamentale est tout autre; ce qu'ils veulent, avant tout, c'est recouvrer la libre gestion de leurs transports. Depuis une dizaine d'année, en effet, il n'est pas possible à nos collectivités locales d'intervenir utilement dans leur exploitation, bien que les charges financières qui en résultent pour elles n'aient cessé d'augmenter.

Sous le régime de la loi du 21 mars 1948, elles étaient simplement appelées à participer à la perte de recettes qui résulte pour la R. A. T. P. de l'application des tarifs réduits consentis aux titulaires de cartes d'abonnement hebdomadaires, aux mutilés, et aux familles nombreuses. Leur contribution s'élevait au maximum à la moitié de cette perte sans pouvoir dépasser 7,5 pour 100 des recettes. Elle a été complétée par une contribution équivalente de l'Etat. Celui-ci versait en outre une indemnité compensatrice à la R. A. T. P. qui n'avait pas obtenu du Gouvernement l'autorisation d'augmenter le prix de vente des cartes hebdomadaires.

En ce qui concerne la S. N. C. F., l'Etat prenait également à sa charge le déficit du réseau de banlieue et les pertes du réseau dus aux réductions de tarif. C'est ainsi qu'en 1958 la part des collectivités locales était de 4.400 millions.

L'ordonnance et le décret du 7 janvier 1959 ont eu pour effet d'accroître une première fois la part qui leur incombait. Elles sont actuellement tenues de participer, elles aussi, aux dépenses d'exploitation du réseau de banlieue de la S. N. C. F., et à la compensation des pertes occasionnées à la R. A. T. P. par le plafond des tarifs imposés par le pouvoir central.

La charge qu'elles ont à partager avec l'Etat comprend donc en définitive le remboursement de la totalité des pertes de recettes résultant pour la R. A. T. P. et la S. N. C. F. de l'application des tarifs réduits et de l'indemnité compensatrice allouée à la R. A. T. P., en raison du retard apporté par la gestion à la majoration des tarifs proposée par le syndicat des transports parisiens pour assurer l'équilibre financier de l'exploitation et, enfin, le déficit du réseau de banlieue de la S. N. C. F.

Ces dépenses continuent, en 1959, à être réparties dans les mêmes proportions qu'en 1958, soit environ 80 p. 100 pour l'Etat et 20 p. 100 pour les collectivités parisiennes. Mais, comme la masse à répartir comprend des postes supplémentaires, la contribution de ces dernières est déjà fortement accrue. Pour 1959, elle serait de l'ordre de 6.200 millions, soit 1.800 millions de plus qu'en 1958.

Or, en même temps que leurs charges augmentaient, ces collectivités voyaient diminuer le nombre de leurs représentants au sein des organismes chargés de l'exploitation des transports dans la région parisienne.

Avant l'ordonnance du 7 janvier 1959, elles disposaient en effet au conseil d'administration de la régie autonome des transports parisiens de dix sièges sur vingt-huit, soit un peu plus

du tiers. Elles n'en ont plus maintenant que trois sur seize, c'est-à-dire moins du cinquième, et si l'on considère que les deux collectivités les plus importantes, le département de la Seine et la ville de Paris, n'en possèdent que deux, le pourcentage est encore inférieur.

La même ordonnance qui a institué le syndicat des transports parisiens ne leur attribue que trois sièges dans un conseil d'administration de six membres ; le président, nommé par décret, ayant voix prépondérante en cas de partage des voix elles y sont donc également en minorité. On a sans doute estimé que l'assemblée générale de l'ancien office des transports, où elles comptaient douze représentants sur un total de vingt-deux membres, leur faisait la part trop belle.

Les collectivités locales ne disposent donc plus dans les organismes responsables que d'une représentation réduite et nettement insuffisante, ce qu'on pourrait appeler une représentation de strapontin. Preuve indéniable que la responsabilité des transports parisiens leur échappe complètement et que l'Etat entend se la réserver pour lui seul.

C'est alors, paradoxe difficilement soutenable, que l'article 86 de la loi de finances entend leur imposer de nouvelles charges. Dans sa teneur primitive tel qu'il avait été rédigé par le Gouvernement, cet article réduisait de 80 à 70 p. 100 la participation de l'Etat pour augmenter de 20 à 30 p. 100 celle des collectivités locales. Ces dernières auraient été ainsi amenées à verser, en 1960, 9.240 millions de francs, c'est-à-dire plus du double de ce qu'elles ont versé en 1958, car c'est bien le Gouvernement qui a pris l'initiative de cette proposition et s'il n'avait pas cherché à modifier les taux de répartition en vigueur, le problème ne se poserait pas devant vous.

Une telle initiative est d'autant moins défendable que le taux appliqué résultait d'un arbitrage récent et qu'il ne s'est produit depuis aucun fait nouveau de nature à justifier une modification quelconque.

Si le Gouvernement n'a pas hésité, en violation de cet arbitrage, à augmenter la part incombant aux collectivités locales, c'est parce que l'ordonnance du 7 janvier 1959, comme je rappelais tout à l'heure, lui avait pratiquement enlevé tout pouvoir sur la gestion des transports parisiens. Cette dépossession ne faisait d'ailleurs que confirmer, d'accentuer la politique suivie antérieurement puisque les collectivités locales n'ont cessé d'être minoritaires au sein du conseil d'administration de la Régie des transports parisiens depuis la création de celle-ci au lendemain de la Libération. Mais l'ordonnance du 7 janvier 1959 dans son article 1er, troisième alinéa, nous informe que « les charges résultant pour les collectivités publiques de l'exploitation des services de transport compris dans la région des transports parisiens sont réparties entre les membres du syndicat dans des conditions fixées par décret. »

Nous ne demandons pas mieux, monsieur le ministre, qu'il soit entendu qu'une loi, fût-ce une loi de finances, puisse modifier un décret ou même en tenir lieu. C'est la primauté du législatif sur le réglementaire ; mais nous aimerions que vous nous le précisiez car cela ouvrira de larges perpectives lors des futurs débats du Parlement. (*Applaudissements à gauche.*) Or, en proposant dans la loi de finances une nouvelle répartition des charges financières entre les membres du syndicat, vous avez empiété sur ce qui, d'après l'article 36 et l'article 37 de la Constitution, est du domaine réglementaire. La question se pose de savoir si le Gouvernement n'a pas violé les règles même de la Constitution et si, en réalité, l'article 86 de la loi de finances n'est pas purement et simplement à supprimer.

S'il est vrai que la loi de finances permet de modifier et même comme l'a fait allégrement l'amendement de M. Pleven à l'Assemblée nationale, de supprimer l'ordonnance du 7 janvier 1959, il faudrait alors le dire et modifier de fond en comble la rédaction de l'article 81.

Ce qui est plus grave, c'est que le Gouvernement, quand il a transmis la loi de finances au Sénat, n'a pas repris sa proposition initiale relevant à 30 p. 100 la participation des collectivités locales. Il s'est en tenu au texte voté par l'Assemblée nationale qui tend à leur faire supporter, dans un très court délai, l'intégralité des dépenses de la Régie des transports parisiens, la participation de l'Etat devant être diminuée d'un tiers en 1960, d'un autre tiers en 1961, pour cesser complètement en 1962.

Si l'on prend comme base les prévisions effectuées pour 1960 et en supposant notamment que les tarifs, y compris ceux des cartes hebdomadaires, demeurent inchangés, on peut, semble-t-il, évaluer à environ 29 milliards les dépenses auxquelles ces collectivités auraient ainsi à faire face au bout de trois ans. Il en résulterait pour elles, par rapport au chiffre de 1959, une charge annuelle supplémentaire de l'ordre de six à sept milliards.

Ces chiffres dépassent de loin l'augmentation déjà très lourde qu'aurait entraînée l'application de la mesure primitivement proposée par le Gouvernement. Celui-ci, quand il a saisi le Sénat, n'a pas cru devoir prendre position là-dessus, tout au moins en soulignant la rigueur accrue des dispositions arrêtées par l'Assemblée nationale.

Celles-ci comportent d'ailleurs une lacune des plus fâcheuses, à savoir qu'en contrepartie de la pleine responsabilité financière qui leur incomberait désormais, les collectivités parisiennes disposeront bien à l'avenir, en matière de transports, d'une entière liberté de gestion et d'une autorité sans partage.

L'auteur de l'amendement adopté a bien admis que ; lorsque l'on confie la gestion d'un service public à une collectivité, on doit donner à celle-ci le pouvoir de procéder aux réorganisations nécessaires. Mais M. le ministre des travaux publics et des transports, pour sa part, n'a pris aucun engagement sur ce point. Il s'est borné jusqu'ici — ce dont nous ne pouvons d'ailleurs que lui savoir gré — à mettre solennellement le Parlement en garde contre les conséquences financières, économiques et sociales de la mesure adoptée. Tout porte donc à penser que les collectivités parisiennes, devenues seules responsables financièrement, ne recevraient pas pour autant la faculté de prendre librement les mesures qu'elles jugent les plus propres à résorber le déficit de leurs transports. Peut-on concevoir, là encore, une situation plus paradoxale — je pourrais dire plus absurde — et surtout plus profondément injuste ?

Nous voici maintenant en présence d'un nouveau texte, dont les conséquences me paraissent devoir être également lourde pour les collectivités intéressées. Il met, en effet, à leur charge 30 pour 100 du déficit en 1960, c'est-à-dire près de cinq milliards supplémentaires, 40 p. 100 l'année suivante et jusqu'à 60 p. 100 par la suite. Chose encore plus grave, il implique le maintien de la gestion étatique actuelle.

Si onéreuse que soit cette solution, elle aurait du moins, aux yeux de certains défenseurs des collectivités locales, l'avantage relatif de permettre le renvoi de l'article 86 devant l'Assemblée nationale, la question devenant dès lors susceptible d'y être tranchée en définitive dans un sens plus favorable à leurs intérêts. Mais il eût encore été bien préférable pour ces collectivités que le Gouvernement déclarât : je reprends mon projet initial ou, mieux encore : je m'en tiens au *statu quo*.

Je n'ignore pas la méfiance que nourrissent en l'occurrence, à l'égard de la régie parisienne, de nombreux parlementaires de province. C'est pourquoi je crois devoir attirer leur attention sur plusieurs points. Tout d'abord, sur l'hypocrisie qui consiste à dire que la Régie des transports parisiens est autonome. Elle est en fait sous la coupe de l'Etat et si elle est tenu d'équilibrer son budget, elle ne dispose pour cela des moyens nécessaires.

Le seul droit qu'on reconnaisse actuellement au comité provisoire du syndicat des transports parisiens — où je représente le département de la Seine — c'est d'assurer l'équilibre financier de l'exploitation. Et pourtant la dernière fois que le comité a proposé des mesures d'équilibre, ses propositions ont été repoussées comme contraires aux impératifs de la politique gouvernementale. Mais alors il faut jouer franc jeu : que ceux qui détiennent toute l'autorité prennent aussi les responsabilités et se chargent des dépenses. (*Applaudissements.*) Tout au contraire, on joue sur le fait que la province regimbe à payer des impôts pour les transports parisiens. On attend qu'elle en laisse la responsabilité aux assemblées locales, on se refuse à augmenter les tarifs de transport pour ne pas faire « sauter » le salaire minimum garanti, mais on laisse au Parlement le soin de faire combler le déficit par les collectivités secondaires, à raison d'un tiers la première année, d'un autre tiers l'année suivante et en totalité au bout de trois ans. Mais alors, comme le prévoyait l'amendement Pleven adopté par l'Assemblée nationale, que l'on rende à la ville de Paris et aux départements intéressés la responsabilité de la gestion de la régie des transports parisiens. (*Très bien ! sur divers bancs.*)

Ceci ne parait possible que par le moyen d'un syndicat composé uniquement de représentants des assemblées de la région parisienne. Nous en avons déjà le modèle avec nos différents syndicats intercommunaux qui gèrent des services très importants, qui prennent la pleine responsabilité de leurs décisions et qui comprennent seulement les délégués des conseils municipaux des communes adhérentes.

Je demanderai maintenant au Gouvernement de préciser l'attitude qu'il entend adopter. Lui qui s'est attribué, en matière de gestion, une autorité sans partage, puisqu'il a non seulement la majorité mais la quasi-unanimité des voix à la Régie autonome des transports parisiens et la majorité au syndicat des transports — dont la présidence lui appartient — va-t-il prendre aussi ses responsabilités sur le plan financier ? Lui qui entend assumer toute la direction, comme il l'a fait jusqu'à présent par le biais des ordonnances, va-t-il demander au Parlement de ne pas considérer seulement le problème sous l'angle Paris-province en engageant sa responsabilité sur ce point ? Ou, au contraire, le Gouvernement va-t-il dire : « Nous avons eu tort de prendre cette ordonnance ; nous voulons que la région parisienne redevienne maîtresse de ses propres transports, que ses représentants

en aient de nouveau la pleine responsabilité tant à la Régie autonome qu'au syndicat des transports parisiens. A cet effet, il va être constitué un syndicat, à l'exemple des syndicats intercommunaux et départementaux, comme la loi le prévoit ».

Vous serez certainement d'accord avec moi, mes chers collègues, pour considérer comme acceptable l'une ou l'autre de ces solutions, mais non pas celle, hypocrite, qui consiste à dire : « Nous gardons la responsabilité de vos transports, mais nous allons augmenter vos charges financières ».

Si nos collectivités avaient eu la liberté, qu'elles n'ont jamais cessé de revendiquer, de gérer elles-mêmes leurs transports, elles n'auraient pas manqué de prendre les mesures nécessaires. Le Gouvernement, pour les raisons que vous savez, ne le leur a pas permis. C'est donc lui qui nous a conduits dans cette impasse. Quelle que soit la solution qui s'appliquera demain, c'est lui qui, par son refus d'augmenter les recettes, porte la responsabilité du déficit actuel.

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, ce problème ne concerne pas uniquement la région parisienne et sa portée est d'ordre bien plus général. L'obligation qui serait imposée à la ville de Paris, au département de la Seine et aux départements limitrophes de supporter le surcroît de charges prévu par l'article 86 risque de constituer un jour pour d'autres collectivités un précédent lourd de menaces.

Il n'y a rien d'impossible en effet — et cette hypothèse a d'ailleurs été déjà formulée — qu'à l'occasion d'une revision des tarifs comme celle qui est actuellement en cours d'étude à la Société nationale des chemins de fer français, on établisse pour chaque département un compte de ses transports de voyageurs. Quand il se soldera par un déficit — ce qui ne manquera pas de se produire dans les régions les moins favorisées — les conseils généraux pourraient fort bien être invités à le combler partiellement.

Il ne s'agit pas là d'une simple vue de l'esprit, puisque les collectivités parisiennes sont déjà tenues, comme je l'ai dit en commençant, de remédier au déficit des chemins de fer, au titre des lignes de banlieue. Mesure au demeurant parfaitement injustifiable, puisqu'il s'agit d'un service assuré par un organisme national. De même pour les départements qui possèdent encore des chemins de fer secondaires d'intérêt général.

L'Etat pourvoit aujourd'hui au déficit qui résulte de leur exploitation, mais rien ne prouve qu'il ne songera pas un jour à le faire prendre en charge par les collectivités locales.

A aucun titre, ce problème des transports parisiens ne doit provoquer le moindre antagonisme entre la province et Paris. Bien au contraire, leur solidarité en la matière ne peut qu'être totale, comme elle s'est manifestée en d'autres domaines, notamment quand il y a lieu, pour endiguer la montée des prix, de venir en aide à certains producteurs dignes d'intérêt. L'esprit qui préside à l'action des subventions économiques, surtout celles qui concernent les denrées agricoles, ne saurait, j'en suis sûr, demeurer étranger au présent débat.

Je n'insisterai donc pas davantage sur les inconvénients qu'il y aurait, tant pour la province que pour l'agglomération parisienne, à voir figurer dans la loi de finances les dispositions de l'article 86.

Je vous demande de les rejeter et de revenir à celles que le Gouvernement avait proposées, mais en les complétant par la création d'une taxe de transports. On trouverait ainsi le moyen d'alléger la participation de l'ensemble du pays au déficit des transports de la région parisienne, sans imposer cependant à cette dernière des charges financières démesurées, hors de proportion avec ses possibilités.

Permettez-moi de rappeler à cette occasion qu'en 1959 le produit des centimes additionnels a dépassé à peine vingt milliards pour le département de la Seine, un chiffre qui parle de lui-même. Compte tenu de l'application de l'amendement Pleven qui vous est proposé, ce produit passerait en 1961 à cinquante milliards contre vingt milliards. Vous êtes, la plupart d'entre vous, des responsables départementaux ou communaux. Réalisez-vous bien ce que représente, au coefficient deux et demi sur un simple chapitre budgétaire, l'augmentation des impositions directes dans un département ?

Bien que les contribuables y soient aussi lourdement imposés, nos collectivités n'en ont pas moins à faire face à des difficultés budgétaires toujours croissantes. Augmenter pour l'année prochaine de 50 p. 100 leur participation au déficit des transports, en porter le taux de 20 à 30 p. 100 ne peut se concevoir que si on leur procure en contrepartie une augmentation de recettes correspondante. C'est à quoi servira la taxe que je vous propose de voter

Les entreprises industrielles et commerciales qui l'acquitteront ne sauraient s'estimer lésées, car elles sont incontestablement, au premier chef, les principales bénéficiaires des facilités de déplacement offertes à leur personnel et à leur clientèle dans la région parisienne.

Mesdames, messieurs, le Sénat, traditionnel défenseur des collectivités locales, ne peut, à l'occasion d'un problème comme celui-ci où l'autonomie départementale est en cause, accepter de voter le texte proposé qui rendrait encore plus difficile la situation de celles de la région parisienne. Il doit empêcher que l'Etat, non content d'avoir réduit au plus petit nombre leur représentation, prétende maintenant leur imposer les conséquences d'une politique financière qu'elles n'ont pas définie.

A chacun selon ses responsabilités. Les gouvernements successifs ont pris les leurs sans tenir compte de la protestation permanente des assemblées départementales élues depuis quinze ans.

Le premier gouvernement de la Vᵉ République a pris la responsabilité de préciser, d'amplifier l'emprise de l'Etat par voie d'ordonnance. A chacun selon sa responsabilité de gestion. Si l'écart entre les recettes et les dépenses des transports publics de la région parisienne est dû aux assemblées locales, ce sont elles qui doivent en supporter les conséquences et combler le déficit. Mais si l'Etat est le seul responsable du déficit, c'est à lui de pourvoir aux conséquences financières de sa propre politique. *(Applaudissements à gauche, à l'extrême gauche, au centre et sur plusieurs bancs à droite.)*

M. le président. La parole est à M. Pinton.

M. Auguste Pinton. Mes chers collègues, il était évidemment normal que j'intervienne dans ce débat, non pas pour aborder toutes les questions relatives au budget des travaux publics, encore que toutes, sans exception, méritent notre attention, mais parce que ce marathon veut que le Sénat fasse semblant de discuter, alors qu'il n'a pas le temps d'étudier vraiment les problèmes qui se posent.

J'aurais d'ailleurs des égards pour celui qui sera le véritable interpellé de ce débat, je veux dire M. le secrétaire d'Etat aux finances, si, malheureusement, il n'était absent. Il est fâcheux, en effet, que, dans un débat qui vise des problèmes comme ceux que nous avons à traiter, l'on passe par-dessus la tête du ministre dit dépensier, qui n'en peut mais, et que l'on s'adresse à quelqu'un qui, manque de chance, n'assiste pas pour l'instant au débat.

J'ai eu l'occasion, au cours du débat qui s'est instauré au mois de juillet dernier sur le fonds d'équipement, de traiter un certain nombre de questions que je suis bien obligé de reprendre maintenant. Il est regrettable que nous soyons obligés de répéter la même chose, mais cela prouve que, depuis le mois le juillet, il n'y a pas eu beaucoup de nouveau.

J'ai lu avec attention, monsieur le ministre, le discours que vous avez prononcé devant l'Assemblée nationale. Il ne me paraît pas, lui non plus, apporter d'éléments particulièrement nouveaux dans le débat.

Ce qui nous importe dans cette affaire, ce sont, bien sûr, les crédits. Nous enregistrons, dans le domaine de la défense de la route, dont je veux d'abord parler, un progrès pour lequel il serait injuste de ne pas vous rendre hommage. Mais il ne faut pas non plus exagérer l'importance de l'effort financier qui a été fait cette année.

Prenant, si vous le voulez bien, une caution hautement bourgeoise — je veux parler du rapporteur de l'Assemblée nationale, M. Ruais, qui ne peut, comme moi, être soupçonné de représenter une espèce d'opposition congénitale — je constate, sans d'ailleurs suivre entièrement M. Ruais dans les chiffres qu'il a cités à l'Assemblée nationale, qu'en dépit d'un certain nombre de promesses ou d'apparences d'amélioration, il n'en sera pas moins dépensé, pour la route française, 7 milliards de moins en 1960 qu'en 1959. Je serais heureux de vous entendre à cet égard, monsieur le ministre. C'est plutôt à vous de vous défendre qu'à moi-même. Peut-être les calculs de M. Ruais sont-ils entachés de certaines inexactitudes.

Il n'en est pas moins vrai que l'effort financier qui sera fait en 1960, qu'on nous annonce comme une année de redressement, ne sera pas sensiblement différent de ce qu'il a été au cours des années précédentes si l'on se place — excusez un parlementaire d'être prudent et un peu méfiant — sur le plan de ce qu'on tient et non pas sur le plan de ce qui nous est promis.

D'autre part, il faut bien constater — c'est peut-être ce qu'il y a de plus surprenant — qu'à l'heure présente, les conseils généraux dépensent plus par mètre carré de route départementale que l'Etat ne dépense par mètre carré de route nationale, alors que, cependant, le trafic, toutes choses étant égales d'ailleurs, est évidemment très supérieur sur les routes nationales à ce qu'il est sur les routes départementales.

Je citerai seulement quelques chiffres et notamment ceux qui concernent un département que l'on peut qualifier de riche — que les collègues qui le représentent ne protestent pas — dont le développement économique est important, le département de l'Aisne.

Je constate qu'en 1957 l'Etat a dépensé 30 francs par mètre sur les routes nationales et que le département a lui-même dépensé 38 francs sur ses routes départementales. J'aurais presque l'im-

pertinence, mais ce serait injuste, de citer aussi le département de la Loire qui se situe admirablement bien. Les chiffres que j'ai sous les yeux montrent que, dans ce département, l'Etat a dépensé en 1957 43 francs par mètre sur les routes nationales, alors que le département a dépensé 50 francs sur les siennes.

J'ai dit tout à l'heure qu'il serait injuste de citer le département de la Loire car si M. le ministre des finances était là il m'expliquerait, sans peine du reste, qu'en 1957 il n'était ni ministre des travaux publics ni ministre des finances.

Prenons maintenant l'exemple d'un département pauvre, les Hautes-Alpes. Si l'Etat dépensait 23 francs par mètre sur les routes nationales, le département lui-même se saignait aux quatre veines pour dépenser 30 francs sur ses propres routes.

Je n'ai pas l'intention de poursuivre cette énumération. Ce serait inutile. Les quelques indications que j'ai pu donner paraissent suffisamment éloquentes pour nous permettre de tirer cette conclusion que l'effort à faire est évidemment immense. Les assemblées locales réussissent à faire un effort considérable sur des routes qui sont cependant moins indispensables à la vie nationale.

J'irai plus loin. Quels que soient les motifs légitimes de satisfaction que vous recherchiez pour votre gestion présente, il n'y a quand même pas lieu d'être, depuis dix ans, particulièrement fiers. En ce qui concerne l'équipement routier européen, il résulte d'une enquête, qui me paraît *a priori* valable — je sais bien qu'il faut se méfier des statistiques, cette forme supérieure du mensonge — mais nous pouvons faire confiance à une enquête qui a été conduite sous les auspices et sous le contrôle de la conférence européenne des ministres des transports que dans six des quinze ou seize pays intéressés — je vous demande d'être attentifs aux chiffres que je vais citer — cinq d'entre eux avaient, en 1958, triplé leurs investissements routiers par raport à la période 1952-1956. Cinq autres les avaient plus que doublé. Dans quatre de ces pays seulement, le coefficient 2 n'avait pas été atteint et, parmi eux, la France se classait naturellement bonne « lanterne rouge » avec le coefficient 1,27. Ces quelques constatations doivent nous montrer la gravité de la situation.

Voulez-vous, toujours à propos de cette même enquête, une autre information ? Pour 1957 — ce qui vous libère, monsieur le ministre, si vous garantissez que depuis lors la situation s'est tellement améliorée (*Sourires*), mais qui met en cause vos prédécesseurs, dont je suis — les investissements consacrés à l'infrastructure routière représentaient, dans les quinze pays considérés, entre 3,8 et 4,8 p. 100 des dépenses totales d'investissements.

Dans la même période, la proportion, en ce qui concerne la France, n'était ni de 4,8, ni de 3.8, mais seulement de 1,4. Ce sont des faits dont il faut bien nous persuader avant de poursuivre quelque débat que ce soit, dans le climat qui, depuis plus de dix ans, s'est instauré en France sur les problèmes cependant fondamentaux de la circulation routière.

Lorsque nous étions déjà réunis, il y a environ six mois, et que nous exposions les mêmes faits, M. Giscard d'Estaing allant, à mon avis, plus loin que ses propres services, nous disait :

« Ce qui est souhaitable, ce à quoi nous devons tendre, c'est de faire en sorte que ces crédits, je veux dire les crédits du fonds routier, se rapprochent autant qu'il est possible de l'affectation initiale prévue par la loi, mais chacun comprendra que c'est en même temps un élément qui n'est pas négligeable d'une politique financière et que, dans ce domaine, la progression doit être certaine mais qu'elle ne peut être soudaine et brutale. »

Pour ma part, je crois avoir assez bien le sens des responsabilités pour admettre qu'il était normal qu'un ministre responsable tienne ce langage. Mais nous avons quand même le droit de poser un certain nombre de questions et de nous demander si vraiment on n'est pas resté un peu trop en deçà des nécessités les plus élémentaires. En effet, est-il d'investissements plus rentable que l'investissement routier ? Si j'en crois les chiffres que j'ai lus — je n'ai pas fait de vérification, bien sûr — plus de 1.200.000 Français vivent directement ou indirectement de la route et paient, à ce titre, comme tous les autres habitants de ce pays, leurs impôts, mais ils le font parce que c'est la route qui leur rapporte des revenus. Cette commission que vous devez voir travailler vous aussi, monsieur le ministre, et qui est la commission des comptes — transports de la nation a établi que la valeur des dépenses enregistrées par la circulation routière était pour une année déterminée de 1.435 milliards de francs alors que le total des dépenses de la Société nationale des chemins de fer français n'était pas supérieur à 640 milliards. Si l'on compare les sacrifices consentis par l'Etat, on s'aperçoit que la proportion n'est pas tout à fait la même.

A côté des 1.200.000 Français qui travaillent et paient leurs impôts parce qu'ils travaillent, il y a — c'est le plus important — l'ensemble des taxes spécifiques qui frappent directement l'automobile et les carburants automobiles. Si je ne me trompe, pour l'année 1959, l'ensemble des taxes spécifiques payées par la circulation automobile représentera 620 milliards. Cela représente plus que le total de l'impôt sur les sociétés et plus même que le total de la surtaxe progressive.

On refuse donc à la route les moyens de se développer, je pourrais presque dire de survivre. Je m'excuse d'être obligé de répéter ce que j'ai déjà dit il y a quelques mois, mais je voudrais que les financiers me comprennent et qu'ils relisent La Fontaine : n'est-on pas en train de tuer la poule aux œufs d'or ?

Est-il vrai, monsieur le ministre — j'aimerais que vous confirmiez ou infirmiez mes propos — que nous sommes en train de constater, en dépit de statistiques qui faisaient prévoir une sorte de progression géométrique, une certaine diminution dans le taux d'accroissement du parc automobile ? Est-il vrai, monsieur le ministre, pour l'année actuelle et pour des départements où cela s'explique parfaitement, parce que ce sont ceux où justement la congestion est la plus grave, que le chiffre des immatriculations automobiles pour les départements de la Seine et de Seine-et-Oise soit moins élevé qu'il ne l'était l'année précédente ? Ce serait pour la première fois depuis je ne sais combien d'années le renversement d'une tendance qui, jusqu'à présent, n'avait pas connu de contradiction.

Il y a autre chose. Est-il vrai que, si le parc automobile français est important en quantité, les voitures françaises possédées par des Français roulant en France font moins de kilomètres que n'en font les voitures étrangères, notamment les voitures belges, allemandes ou anglaises ? Dans ce cas, n'avons-nous pas le droit de dire à l'administration des finances qu'elle trahit ses propres intérêts, car si les taxes étaient moins lourdes, si les routes étaient meilleures, on dépenserait beaucoup plus d'essence et par conséquent les taxes perçues, même si elles étaient moins fortes par litre, rapporteraient davantage au Trésor ?

J'ajouterai, pour terminer sur ce plan, que lorsqu'on pousse à l'exportation d'un véhicule automobile, cette exportation n'est possible, à moins que l'Etat ne subventionne, qu'à la condition que le prix de revient des voitures que nous exportons soit le plus bas possible. Il est bien évident que la vente des automobiles sur le marché intérieur représente un volant dans le prix de revient et que, si l'on court le risque de la laisser diminuer, il en résultera une répercussion sur nos prix de revient qui grèvera et rendra plus difficile la vente à l'exportation des voitures françaises.

Mes chers collègues, voilà ce que je voulais dire et c'est pourquoi, en ce qui concerne cette question du fonds routier, ne vous étonnez pas que le Sénat risque — il le fera certainement s'il veut m'écouter — de se montrer intransigeant. Nous ne sommes pas des démagogues. Nous ne vous parlons pas de 110, de 120 milliards. Dans cette maison, le Conseil de la République a accepté, en 1955, une transaction qui a eu pour résultat, vous le savez, de limiter le prélèvement exercé pour fournir au fonds routier les fonds qui lui étaient nécessaires. Ce prélèvement, nous ne l'avons pas accepté comme une de ces positions de repli qui en préparent une autre ; nous l'avons accepté — dans cette maison où depuis treize ans j'ai l'honneur de siéger et où nous avons le sens de l'intérêt de l'Etat et la volonté d'être efficaces — comme une position définitive. Quoi qu'il arrive et quel que soit le succès des offensives que l'on pourrait diriger contre le fonds routier, nous n'accepterons jamais d'y déroger.

Sur cette base, nous devrions avoir 51.700 millions de francs. Je m'excuse de parler encore le vieux langage, mais j'ai fait remarquer l'autre jour à M. Pellenc que je ne sortais pas de Polytechnique, et cela me demanderait des calculs difficiles dans lesquels je risquerais de perdre le fil de mon discours.

Que voyons-nous dans vos chiffres ? Nous voyons au mieux 39,8 milliards en vertu d'un calcul que nous n'acceptons pas. Et encore nous reprend-on, ou tente-t-on de nous reprendre, 11 milliards sur ces 39 milliards, c'est-à-dire que l'on réduit pratiquement les crédits du fonds routier à la moitié de ce que, dans l'hypothèse la plus raisonnable, nous étions en droit d'attendre.

Voilà pourquoi, monsieur le ministre, et ce n'est pas à vous que je parle, car je parle à un absent, qui m'entendra, j'en suis sûr, nous avons fait disparaître ce prélèvement de 11 milliards puisque c'était, en vertu de la Constitution, le seul moyen qui était mis à notre disposition pour agir d'une façon précise sur le montant du budget.

Ce que nous voulons, que nous soyons dans la majorité ou dans l'opposition, c'est tenir compte des difficultés exceptionnelles de l'Etat. Mais nous voulons aussi que l'on admette qu'il n'y a pas, à l'heure actuelle, de dépenses plus nécessaires et plus rentables que les dépenses qui sont faites sur la route.

Par ailleurs, nous pourrons en reparler au moment de la discussion de l'amendement de la commission des affaires économiques, nous voulons également que la proportionnalité qui a été établie dans cette maison, en même temps que nous acceptions la limitation des montants versés au fonds routier soit respectée et si, bien entendu, nous ne voulons pas laisser toucher aux misérables 22 milliards que vous avez en crédits de paiement sur ce fonds routier national, c'est que nous attendons que les

11 milliards dont je viens de parler servent à quelque chose : à alimenter le fonds départemental, les tranches communales et urbaines.

Croyez-vous que nous puissions accepter de gaîté de cœur de voir les 33 milliards ramenés à 22 pour la tranche du fonds national ? Mais, en outre, nous avons ici la responsabilité de collectivités locales, qu'elles soient communales ou départementales. Alors que nous étions en droit d'attendre sur la tranche communale 9 milliards et demi cette année, on nous en donne en tout et pour tout un peu moins de deux. Si le fonds national perd 30 p. 100, c'est regrettable, mais vous êtes bien obligé de constater que les collectivités locales perdent 80 p. 100 et cela devient inadmissible.

Voilà ce que je voulais vous dire sur cette question du fonds routier, et je m'aperçois que j'ai fait au président du Sénat tout à l'heure des promesses sans espoir de les tenir totalement quant à mon temps de parole ; je ne voudrais donc pas l'obliger à me faire des reproches qui, pour êre amicaux, ne me seraient pas moins sensibles. Je m'en tiendrai donc à quelques observations complémentaires.

Quant aux autoroutes, nous constatons qu'il y a bien sûr un projet. Hélas ! monsieur le ministre, c'est également le même que j'ai, non pas inventé, mais trouvé, quand je suis arrivé en février 1956 boulevard Saint-Germain.

Nous voyons se développer, jour après jour, en Europe de grands axes routiers qui vont se constituer en dehors de la France. Je ne crois pas me tromper en disant qu'en 1965 on pourra se rendre par autoroute de Rotterdam ou de Hambourg à Naples et qu'aucune des routes qui permettront cet itinéraire ne passera par la France.

J'en reviens à ce que je vous disais une fois. Nous faisons un gros effort pour percer le tunnel du Mont Blanc. Sur quoi va-t-il donner du côté de la France, sinon sur des routes inutilisables pour la circulation dense que nous aurions souhaité y voir et qui seule rendrait le tunnel rentable ?

Vous le savez, autrefois on a fait des chemins de fer « électoraux ». Lorsque vous avez évoqué cette question, vous avez dit : il ne faut pas faire d'autoroutes électorales. Honnêtement, nous n'en sommes pas encore là, et j'approuve la distinction que vous avez faite des routes suivant la densité du trafic, qui doivent correspondre à tel gabarit, à telle norme, de 9 mètres, de 10 mètres 50, ou être des autoroutes.

Mais cela m'amène à vous dire, en approuvant cette position, qui est la seule raisonnable, qu'il ne faudra peut-être pas spéculer uniquement sur l'emprunt pour construire des autoroutes.

Je me souviens, lorsqu'en 1956 on avait essayé de déterminer la rentabilité d'une autoroute, qu'on s'était aperçu que pour obtenir un prix kilométrique de 3 francs, déjà élevé, il fallait admettre une participation du fonds routier de 20 à 25 p. 100 de la dépense. Je crains que, si vous faites le calcul, vous n'atteigniez plus de 3 francs aujourd'hui, ce qui serait grave, car des autoroutes dont on exigerait qu'elles fussent entièrement rentables pour le remboursement des emprunts risqueraient de ne pas être utilisées parce qu'elles seraient trop chères.

Vous avez déterminé trois séries de routes à grand trafic, dont les deux dernières seraient à la charge de l'Etat. Il est inadmissible que l'Etat n'apporte pas sa part à la première catégorie.

J'en arrive à poser une question, non pas à vous hélas ! mais au banc des ministres. Veut-on vraiment des autoroutes ? Nous avons quelques raisons d'en douter. Nous connaissons très bien, vous et moi, les projets d'autoroutes. Celle de l'Esterel-Côte d'Azur à laquelle, hélas ! il vient d'arriver un malheur infiniment déplorable pour de nombreuses raisons, est en voie d'achèvement. L'autoroute Metz-Thionville a été créée pour des raisons qui ne sont pas toutes nationales. La seule société d'autoroutes qui existe en plus de ces deux là est celle que j'avais installée en février 1957, celle de la vallée du Rhône, et je pose ici une question précise. Si vous ne voulez pas y répondre, soyez tranquille que j'aurai un moment, d'ici la fin de ce débat, pour la poser de nouveau. La voici : pourquoi, alors que des dépenses ont été engagées par certains intérêts qui, à l'heure actuelle, ne sont que des intérêts privés, vient-on nous parler d'autoroutes alors que, depuis deux ans, le ministère des finances a refusé de signer l'autorisation qui permettait à la société de fonctionner ?

J'ai déjà posé cette question ; il n'y a pas été répondu et je vous la pose aujourd'hui à nouveau, que cela vous gêne ou que cela vous aide. Je ne la laisserai pas passer et je la reposerai jusqu'au moment où, enfin, j'aurai en face de moi quelqu'un capable d'y répondre.

J'irai beaucoup plus vite sur la question de la voie ferrée. Il y a cependant un point sur lequel je puis un peu insister. Il ne s'agit pas du déficit de la S. N. C. F. sur lequel il y aurait beaucoup à dire, mais de l'œuvre que vous poursuivez, ce dont je vous félicite, car vous avez pris les décisions les plus difficiles en ce qui concerne la coordination du rail et de la route.

Je sais que ce n'est pas une question extrêmement populaire, je veux dire par là qu'elle ne passionne pas beaucoup l'opinion publique. Mais il n'en reste pas moins que, si l'on fait le tour du problème pour résorber le déficit écrasant de la S. N. C. F., on constate que la nécessaire modernisation du réseau apporte des satisfactions de commodité, de rapidité ou de sécurité, toutes choses appréciables, mais non le moyen de résorber le déficit.

On ne trouve pas davantage ce moyen par la suppression des lignes ; nous en reparlerons, si vous voulez, à propos de la Corse. J'ai été frappé, et vous l'avez été vous-même sans doute, de constater combien était faible la réduction du déficit comme conséquence de la suppression des lignes qui, cependant, pouvaient léser gravement l'intérêt public.

C'est là un point qui me paraît extrêmement important, car il n'est pas douteux que la transformation d'un pays à la suite de la suppression des lignes de chemins de fer est souvent infiniment plus grave qu'on ne l'imagine au premier abord. Je suis convaincu que tous, ici, nous pourrions en quelques secondes évoquer ce que deviennent, privés de la voie ferrée, ces petits centres locaux dont la vie est cependant indispensable.

Un centre local vit s'il a un chemin de fer, mais il dépérit presque immanquablement s'il en est privé. Dans mon département, qui est cependant bien pourvu en moyens de circulation, je pourrais vous citer plusieurs exemples.

Il n'en reste pas moins que le problème auquel vous vous heurtez dans la coordination des transports — le dernier écueil, je le sais bien — c'est celui de la coordination tarifaire. Monsieur le ministre, je me réserve de profiter d'une meilleure occasion pour provoquer un débat dans cette assemblée, car il n'est pas possible de traiter ce problème en quelques secondes et il ne serait pas décent de ma part de prolonger le débat une minute de plus qu'il n'est nécessaire.

J'en ai à peu près terminé. Dans ce budget, bien que je ne puisse pas vous garantir mon vote final, je dois reconnaître honnêtement que tout n'est pas mauvais. Mais c'est un budget d'intention ! Nous nous félicitons de vos intentions. Excusez-nous pourtant d'attendre les réalisations avec beaucoup d'espoir, certes, bien que nos déconvenues passées nous aient rendus quelque peu méfiants.

Dans un pays en voie d'expansion, le coefficient d'augmentation de la circulation doit être deux fois plus grand que le coefficient d'augmentation de l'activité générale pour que cette dernière puisse se développer. Vous avez dit vous-même — je vous l'ai entendu dire ici et ailleurs — que le monde entrait actuellement dans une civilisation de circulation.

Si le Gouvernement souhaite l'expansion — comment ne la souhaiterait-il pas et comment ne la souhaiterions-nous pas avec lui ? — il faut bien que l'on sache que cette expansion sera ralentie, sinon paralysée, aussi longtemps qu'une politique entièrement différente de ce qu'elle a été jusqu'à ce jour, par la volonté d'administrations que vous connaissez bien, ne sera pas totalement renouvelée. En effet, il n'y a pas de développement économique possible sans circulation et il n'y aura pas de bonne circulation possible aussi longtemps que la route française sera paralysée à la fois par son mauvais état et par le fait qu'il sera devenu trop dispendieux d'y circuler. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Guy Petit.

M. Guy Petit. Mesdames, messieurs, je veux simplement, à la fin de ce débat, présenter quelques brèves observations qui sont plutôt, à votre égard, monsieur le ministre, des questions.

Tout d'abord, je ne referai pas un discours sur le port de Bayonne. Je me suis aperçu, en effet, la nuit dernière, que j'avais malgré tout réussi à convaincre la commission des affaires économiques qui a fait sienne — cela a été dit par son rapporteur M. Yvon, hier — la cause du port de Bayonne.

Ce que je vous demande, c'est de prendre une décision, car celle-ci ne peut plus être différée, tant pour la région de Lacq qui a besoin du port de Bayonne comme débouché que pour certaines industries, en particulier les forges de l'Adour, dont l'avenir dépend du même port. En outre, en ce qui concerne le financement, si vous laissez une part trop lourde aux collectivités locales, notamment à la chambre de commerce, vous ferez de Bayonne un port cher et peu fréquenté.

Vous avez noté, j'en suis sûr, les efforts considérables accomplis par les collectivités locales, le conseil général, les villes de Biarritz et d'Anglet, l'effort énorme de la ville de Bayonne ; et, fait plus remarquable, la ville de Pau, située à un peu plus de 100 kilomètres de la mer, a décidé de participer financièrement au développement du port. Il appartient à l'Etat, aux services et au Gouvernement de faire leur devoir.

Ma deuxième observation porte sur votre politique en matière de lignes aériennes intérieures. Vous vous êtes beaucoup occupé de la question au cours de ces derniers mois. Vous avez des idées très précises et l'intention de réussir. Je crois que le moment est venu de faire le point devant cette assemblée et de nous dire quels sont vos projets, car il faut que cesse cette sorte

de scandale, assez aberrant, qui consiste à faire d'énormes efforts dans le monde entier pour amener en France des touristes internationaux que ce dispatching que constituent les aérodromes parisiens disperse à travers l'Europe entière, à l'exception des différentes régions de la France, sauf la Côte d'Azur. Ce n'est pas un travail sérieux puisque à cet effort dispendieux de prospection il manque l'élément terminal qui consiste à faire séjourner les touristes dans notre pays et à les transporter chez nous aussi bien par avion que par les autres moyens de locomotion.

Enfin, je vous signale que l'administration des ponts et chaussées semble se désintéresser de façon complète des ouvrages de défense contre la mer, en particulier de leur entretien.

Chaque fois que l'on insiste auprès de l'administration des ponts et chaussées en lui signalant que tel ou tel ouvrage se détériore sous l'action de la mer, on vous répond invariablement : « Nous n'avons pas de crédits ». Sous prétexte que les collectivités locales louent les plages pour des besoins touristiques, si réduits hélas ! dans le temps, l'administration se dit : peu importe que les falaises s'écroulent, peu importe que les ouvrages disparaissent !

Pourtant, je tiens à vous signaler des cas très sérieux tel que celui de l'embouchure de l'Ouhabia à Bidart dans les Basses-Pyrénées, qui a gravement souffert des dernières inondations. Trois maisons se sont déjà écroulées. Si l'on n'intervient pas, la prochaine fois c'est tout un pâté de maisons qui va disparaître.

Nous devons éviter, le long de nos côtes, des catastrophes qui rappelleraient, avec un caractère de gravité moins grand heureusement, celle de Fréjus. Il suffit pour cela de prévoir un entretien qui ne serait pas tellement onéreux ; malheureusement, on nous répond chaque fois qu'il n'y a pas de crédits.

Enfin, je voudrais vous demander, monsieur le ministre, quelle est votre position en ce qui concerne la date de la rentrée scolaire. Vous me direz que le Gouvernement a déjà défini sa position en la matière. Nous ne pouvons pas admettre — Mlle Rapuzzi s'est faite l'interprète de la commission des finances à ce sujet — ce qui fut la position du Gouvernement dans une expérience qui a démontré sa nocivité à l'égard du tourisme français, tellement cette rentrée prématurée a causé un tort considérable à l'ensemble des stations, notamment aux stations thermales et aux stations balnéaires du Sud de la France. Nous vous demandons de servir encore une fois ainsi la cause du tourisme. J'en profite, au passage, pour vous remercier et vous féliciter de la manière dont vous entendez réorganiser l'ensemble des services du tourisme, de l'impulsion que vous lui donnez avec votre commissaire général, M. Sainteny, et j'espère qu'ainsi nous arriverons tous ensemble — c'est notre vœu le plus cher, monsieur le ministre — à faire du bon travail. (*Applaudissements au centre et sur divers autres bancs.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Mesdames, messieurs, un artiste satisfait de sa création est un bien piètre artiste. Je rassurerai M. Pinton en lui disant que je n'ai pas connu de ministre dépensier qui fût satisfait de son budget, ceci pour au moins deux raisons : celle que M. Pinton a dite lui-même et celle que je tire de ma comparaison du ministre dépensier avec l'artiste. (*Sourires.*)

Le budget que je vous présente ne me paraît pas particulièrement satisfaisant. C'est un budget dont vous nous avez dit, mon cher prédécesseur, qu'il était un budget d'intentions. Je vous sais gré de m'avoir prêté de bonnes intentions et je vous remercie des paroles obligeantes que vous avez prononcées à mon endroit. Nos intentions, bien que limitées dans leur début de réalisation, marquent un effort et ouvrent la voie dans un certain nombre de directions.

Mesurer l'effort entrepris ? Oh, bien sûr, financièrement, il est limité. Si nous comparons les masses budgétaires en cause de 1959 et de 1960, nous voyons que le budget d'entretien des routes a été augmenté d'à peine 15 p. 100. En ce qui concerne l'équipement, pour les routes nationales, on est passé de 10.825 millions à 25 milliards et vous avez remarqué — comme d'autres l'ont déjà constaté, notamment le rapporteur du budget à l'Assemblée nationale — que les crédits d'engagement sont assez sensiblement augmentés, mais que les crédits de paiement se trouvent réduits.

Je voudrais pourtant vous rassurer. En fait, le total des crédits de paiement pour les routes, entretien et équipement, pour le fonds routier national et pour la part de l'Etat dans les autres tranches, est de 500 millions seulement inférieur au total des crédits de paiement de l'an dernier.

J'ajoute, ce que tout le monde avait remarqué, qu'effectivement l'an dernier et l'année précédente les crédits de paiement avaient été très supérieurs aux crédits d'engagement parce qu'ils correspondaient à la poursuite et à l'achèvement de travaux qui avaient été engagés à l'époque de budgets plus larges, tels ceux que vous avez connus, monsieur Pinton.

M. Auguste Pinton. Il ne faut rien exagérer !

M. le ministre. Toutes choses égales d'ailleurs, et très relativement, bien entendu...

En ce qui concerne les ports, les crédits de paiement, pour insuffisants qu'ils soient — j'y reviendrai tout à l'heure — ont été accrus de 3.700 millions par rapport aux 7 milliards l'an dernier, ceci correspond à une augmentation de 50 p. 100. Je sais bien que l'augmentation des prix explique en partie cette évolution pour une part. Malgré tout, une majoration de 50 p. 100 ici constatée, n'apparaît pas dans toutes les autres colonnes du budget. Les crédits d'engagement, se sont trouvés légèrement moins élevés, mais cette diminution est compensée par les disponibilités offertes aux ports par le fonds de développement économique et social qui se sont accrus de 50 p. 100 cette année.

Pour les voies navigables, tour à tour Mlle Rapuzzi, M. Courrière et quelques autres encore que je remercie, en ont fait état — les crédits ont été portés de 7.300 millions en 1959 à 11.700 millions en 1960, soit une augmentation de 60 p. 100 : il y a là incontestablement un gros effort réalisé.

Enfin, pour en terminer avec cette comparaison chiffrée des deux exercices 1959 et 1960, le budget d'équipement de la S. N. C. F. est passé de 120 à 130 milliards. En bref, si l'on se contente d'une comparaison entre 1958 et 1959 et entre 1959 et 1960, on constate un effort limité, mais sensible sur quelques points, une augmentation de l'effort des investissements. Je comprends cependant les craintes et les inquiétudes, que plusieurs sénateurs ont manifestées, à juste titre. Compte tenu des retards pris en 1959 et en 1958, les chiffres actuellement en discussion paraissent satisfaisants.

Mais nous sommes loin du compte par rapport aux besoins. Bien entendu, comme c'était leur devoir et leur rôle, beaucoup d'entre vous ont cédé à la légitime tentation que j'ai connue alors que je siégeais sur les bancs du Parlement, de faire le bilan des besoins réels beaucoup plus que celui des possibilités financières du Gouvernement. Ce n'est pas moi qui pourrais critiquer ce qui a été dit de l'analyse d'ensemble des besoins. Je serais bien sûr assez facilement d'accord avec les interventions qui ont été faites soit par les rapporteurs, soit par les différents sénateurs qui ont bien voulu intervenir.

Si nous entrons dans le détail, nous constatons qu'à une politique d'augmentation des dotations, faible dans certains secteurs, un peu plus sensible dans les autres, s'ajoute une certaine orientation donnée à la politique routière, à la politique des ports et à la politique des voies navigables.

En ce qui concerne la politique routière, je serai bref aujourd'hui. Beaucoup de choses ont déjà été dites à cet égard dans l'enceinte des deux assemblées au moment de la discussion de la loi de programme et à l'Assemblée nationale au moment de la discussion du budget. Et puis, tout à l'heure, nous allons discuter l'article 71 ; un certain nombre d'éléments d'appréciation seront évoqués alors. Dans la mesure où il me reste des munitions, si faibles soient-elles, j'ai un premier devoir qui est de les ménager.

Je dirai simplement à ce moment de la discussion qu'en ce qui concerne l'entretien, je suis d'accord avec ce qui a été dit par les uns et par les autres. L'augmentation des crédits d'entretien ne correspond pas aux besoins réels, si on tient compte de l'accroissement de la circulation qui double tous les sept ans sur nos routes, or, à cet accroissement de la circulation il faut ajouter l'élévation de poids et de vitesse et constater à quel point nos routes se trouvent surchargées. Il est évident — je sais que M. le secrétaire d'Etat au budget le soulignerait s'il était là et il m'a autorisé à le dire — il est évident qu'il est prévu une augmentation progressive chaque année des crédits d'entretien. Vous savez que ceux qui ont la charge de préparer les budgets, pour toutes sortes de raison, n'aiment pas les à-coups, sauf peut-être parfois quand ils se traduisent par des réductions. Il est ici prévu une augmentation par tranches successives et paliers annuels qui nous permettra d'atteindre le chiffre que j'ai moi-même annoncé comme correspondant à un minimum au moment de la discussion de la loi de programme et qui est de 30 milliards — chiffre dont nous sommes encore éloignés de 6,5 milliards au moment où je parle.

En ce qui concerne le problème de l'entretien des routes, il faut souligner, et j'y reviendrai, les chiffres qui ont été donnés, notamment par M. Pinton, pour montrer l'effort des conseils généraux et des communes. M. le rapporteur spécial a insisté sur l'intérêt légitime que portent à ce problème les conseillers généraux et les maires. Je suis d'autant plus sensible à sa réflexion que, depuis déjà un certain nombre d'années, je suis à la fois maire et conseiller général. Je n'ai pas un cœur de maire ou de conseiller général, et un cœur de ministre des travaux publics chargé de responsabilités périlleuses au moment où les besoins sont si grands pour les uns et les autres.

Les chiffres cités par M. Pinton pour prouver que, dans la plupart des départements, les crédits consacrés à l'entretien des routes départementales et des chemins vicinaux sont supérieurs à ceux des routes nationales, provoquent chez le ministre des travaux publics un pincement au cœur. Quand vous déclarez que, de toute façon, une partie des crédits qui vous seront versés seront consacrés à d'autres tranches par les conseils généraux et les maires, je n'ignore pas leur indispensable utilité.

Le problème de la sécurité routière a été évoqué par plusieurs orateurs. Comme tous ceux qui, avant moi, se sont succédé boulevard Saint-Germain, j'ai ce sentiment que, si Paul Valéry pouvait dire quai Conti à un nouvel académicien : « Vous avez découvert, monsieur, que le feu tue ! », nous sommes un certain nombre, hélas ! a avoir constaté que la route tuait.

C'est pourquoi des efforts particuliers doivent être faits dans ce domaine. Le problème des infrastructures est important. Il m'arrive, comme à mes prédécesseurs, d'utiliser une partie des crédits que je voudrais voir servir à de grands projets, de les utiliser consciencieusement à l'amélioration des points noirs, au redressement des virages, à certaines déviations qui n'ont pas un caractère spectaculaire parce que nous avons eu tous un souci prioritaire : celui de l'économie des vies humaines.

La plupart des sénateurs qui sont intervenus sur la question routière ont souligné que le nombre des victimes de la route était en France de plus de 8.000 par an ; ils ont particulièrement mis en lumière les admirables efforts accomplis par l'Allemagne pour la sécurité routière et ils ont conclu que nous étions en retard. Il y a un chiffre qui n'a pas été cité : en Allemagne, le nombre des victimes de la route résultant des dernières statistiques a été de 12.000, tandis qu'il n'est que de 8.000 en France. Je ne cherche pas à tirer argument d'une comparaison de ce genre. Si je donne ces chiffres, c'est parce qu'on est parfois tenté de croire que l'insuffisance de l'infrastructure est la seule cause des accidents de la route.

C'est seulement dans cet esprit que je cite ces chiffres que trop peu de Français connaissent. De même que je voudrais indiquer que, depuis trois ans, alors que la circulation continue à s'accroître, le nombre des accidents reste stationnaire. Je voudrais qu'il reculât et, par conséquent, je ne saurais me satisfaire de la simple stagnation. Encore est-il légitime que nous le signalions.

Je désirerais dire aussi ceci : M. Pinton a bien voulu reprendre et approuver dans ses principes ce que j'avais eu l'occasion de déclarer à l'Assemblée nationale en ce qui concerne le programme routier, à savoir que les autoroutes sont un élément d'un ensemble et ne doivent pas être considérées isolément de cet ensemble. Il y a un programme routier, j'ai hérité de ce programme établi en 1958. Un certain nombre de modifications lui ont été apportées à mon initiative, ce qui vient d'être fait en liaison en particulier avec le commissariat général au plan, c'est la mise au point de ce programme, c'est son incorporation dans un plan de transformation de routes, plan de première urgence et de seconde urgence. En tout cas, ce programme routier existe ; la réalisation se poursuit à un rythme trop lent. Il y a, me direz-vous, trop peu de crédits au fonds routier pour que vous puissiez réussir.

Je me souviens d'une nuit à cette tribune même, où le distingué rapporteur général de la commission des finances, M. Pellenc me lisait une circulaire ministérielle d'où il tirait argument pour penser que le fonds routier était condamné à mort où je prenais l'engagement de faire en sorte qu'il ne soit pas exécuté.

Je ne veux pas mesurer la part de chacun dans le service du fonds routier, mais je dois vous faire remarquer qu'avec ou sans le fait que mon attention a été attirée, ce qui a été promis à cette tribune, sur le plan purement juridique, a été tenu.

L'élément positif que je veux donner est diffus et lointain.

Ce « redépart » du fonds routier — je parle avec l'accord de M. le secrétaire d'Etat aux finances — tout à fait insuffisant par rapport aux objectifs profonds, compte tenu des deux ans d'abstinence que nous avons connus, ne doit pas nous conduire à rester sur un palier une fois le taux pris. Ce n'est que progressivement et en plusieurs années que nous atteindrons ce que M. le secrétaire d'Etat aux finances appelle « le taux de croisière ». Par conséquent, dès à présent, un certain nombre de garanties m'ont été données pour une augmentation des chiffres en 1961 et les années suivantes.

Pour répondre en particulier à une question qui m'est souvent posée, nous n'avons pas encore arrêté définitivement avec le ministère des finances les moyens de création de ressources supplémentaires, notamment pour la réalisation des autoroutes, avec ou sans péage. Mais l'accord est déjà fait sur la nécessité de réaliser une certaine tranche de ce programme. Personnellement, j'ai déjà indiqué à la tribune de l'Assemblée que j'accepterais l'argent d'où qu'il vienne, étant donné la nécessité, le caractère indispensable des travaux à entreprendre et que je pouvais, comme tout ministre dépensier, avoir un certain penchant vers le péage dans la mesure où il constitue une garantie supérieure même à celle de l'existence du fonds routier. D'une façon ou de l'autre, il a été décidé qu'un ceratin nombre de milliards supplémentaires seraient dégagés pour pemettre la réalisation de ce programme. J'en reparlerai tout à l'heure.

En ce qui concerne la politique portuaire, là, comme chaque année, nous nous sommes trouvés devant un certain nombre de difficultés. Je disais tout à l'heure qu'en ce qui concerne les crédits de paiement, il y a une augmentation sensible par rapport à l'an dernier, mais que les crédits d'engagement, pour la part de l'Etat, se trouvent piétinés quelque peu. Vous l'avez senti cette nuit. La discussion qui a opposé M. Yvon et M. Lecanuet était fort intéressante et révélatrice. C'était la vieille question que tous ceux qui se sont penchés sur ce problème connaissent bien. Faut-il développer les ports là où il y a une région économique riche qui va se trouver favorisée par le développement du port ? ou faut-il compter sur l'existence d'un port pour développer une région qui se trouve située derrière un front de mer techniquement inutilisable. La question a été discutée cette nuit.

Je reviens sur ce que j'ai dit ici et même dans la discussion des lois-programme. Le drame de ce ministère des travaux publics, c'est que, par comparaison avec les pays voisins dont on a parlé, la France est le pays — Italie mise à part, et j'y reviendrai — qui possède la plus grande longueur de côtes par rapport à la plus faible densité démographique. La conclusion en est évidente et simple. En Italie, si le kilométrage de côtes est très comparable à celui de la France, il ne faut pas oublier qu'en Italie, par contre, la population a une densité démographique double. Il y a 49 millions d'habitants pour une superficie qui est à peu près la moitié de celle de la France. Quant à la Belgique, aux Pays-Bas, à l'Allemagne, leur façade de mer est étroite si leur hinterland, pour reprendre l'expression de M. Lecanuet hier soir, est important. Par conséquent, il leur est relativement facile de réaliser leurs ports et d'amasser les capitaux et d'arriver ainsi à transformer complètement leur économie.

Notre problème est différent. Nous avons trois façades sur la mer, pour ne pas parler du reste, et la tentation est grande pour chaque région de demander que son port — car la côte française est agréable et offre beaucoup de commodités dans ce domaine — soit développé de façon que la région située à l'arrière bénéficie pleinement de l'existence d'une porte sur la mer. Seulement — je l'ai déjà dit vingt fois et je ne veux pas y revenir — il faut choisir dans chaque cas de 25 en 25 kilomètres ou de 50 en 50 kilomètres. Il nous est présenté des propositions extrêmement attrayantes tendant à investir de l'argent en vue d'améliorer le port à travers lequel l'hinterland considéré pourra se développer. Sommes-nous en position de soutenir de dix-huit à vingt ports importants, alors que chacun des autres pays rivaux en développe un ou deux ?

M. Abel-Durand. Combien avons-nous de grands fleuves ?

M. le ministre. Nous en avons quatre, c'est-à-dire beaucoup, si nous écartons le Rhin qui pose un problème à part. Nous retombons alors sur le problème soulevé hier des ports d'estuaire ou des ports en eau profonde.

Je répète que ce qui constitue la difficulté principale pour le ministre des travaux publics, c'est que lorsqu'il a fait le total des ports en eau profonde offrant des abris intéressants, et des ports d'estuaire susceptibles de permettre le développement de leur arrière-pays, il se trouve en présence d'un certain nombre de candidatures extrêmement élevé, face à des pays rivaux qui ont pu ou su — mais la nature y est pour beaucoup — concentrer leurs efforts sur un ou deux ports essentiels.

En tout cas, j'ai été très sensible aux observations présentées par les uns ou par les autres sur la nécessité de revoir la structure administrative et financière de nos ports, compte tenu de la structure administrative et financière des ports des autres pays. Il est certain qu'il faut trouver un moyen pour que les infrastructures essentielles soient réalisées dans des conditions plus favorables ; en bref, pour que l'Etat prenne une part plus forte que celle qui résulte des textes actuels et des habitudes. Cela n'est pas facile, car il s'agit, comme toujours, de dégager plus d'argent et de concentrer sur moins de ports l'effort qui sera fait par l'Etat.

Lorsque M. Yvon a parlé, cette nuit, des ports de pêche, il a évoqué un sujet qui me tient à cœur. Je crains qu'en cette matière, la lecture du budget ne soit pas facile. C'est ma faute ; c'est donc moi qui m'en accuse. En effet, si le chapitre 63-36 ne comporte que cent millions pour l'équipement des ports de pêche, en fait l'intervention de la loi de programme a permis, sur les opérations du budget qui sont proposées, de dégager 500 millions qui sont disponibles pour les ports de pêche. C'est donc en réalité 600 millions qui seront consacrés à leur infrastructure, dont 100 millions de crédits de report cette année, le cas du port de Lorient mis à part, dont je vais dire un mot. En fait, l'essentiel, sinon la totalité des demandes les plus urgentes présentées par

les ports de pêche recevront satisfaction. Je tenais à le dire à M. Yvon, dont je comprends les alarmes justifiées par la présentation du document qui vous a été remis.

En ce qui concerne le port de Lorient, M. Yvon a soulevé la vieille question, hélas trop connue, de la concession faite à une société privée. Nous avons essayé depuis longtemps d'obtenir un changement sur ce point, mais je crois pouvoir dire que l'accord est maintenant à peu près réalisé avec le ministère des finances et que j'espère qu'avant la fin de l'année les modifications de la convention souhaitées par M. le rapporteur Yvon seront acceptées, ce qui permettra à Lorient de consacrer à son propre équipement une part beaucoup plus notable de ses ressources que jusqu'à présent.

A M. Guy Petit, dont M. Yvon soulignait la ténacité — que, pour ma part, j'aurai garde de méconnaître — j'indique que les études sont de deux ordres : étude technique, étude économique.

En ce qui concerne l'étude technique — je le lui ai déjà dit — les premières conclusions sont assez favorables quant à la possibilité d'engager environ 3 milliards de travaux en vue d'approfondir sérieusement le port de Bayonne, lui permettant ainsi d'accueillir les grands bateaux. Toutefois, avant d'en arrêter le montant, un certain nombre de contrôles sont nécessaires ainsi que des études complémentaires qui ont été demandées au laboratoire d'hydraulique qui a effectué les premiers essais dont M. Guy Petit a été mis à même de connaître les résultats.

Le second problème, en matière de ports, est toujours le même : C'est celui des débouchés possibles. Là je reprends l'exemple que nous a donné M. Guy Petit pour faire comprendre à Mmes et à MM. les sénateurs toutes les difficultés de la tâche.

A l'heure actuelle, le port de Bayonne connait un trafic de l'ordre de 700.000 tonnes, soit 400.000 à l'importation et 300.000 à l'exportation. Bien entendu, un développement sérieux et réel peut être attendu dans un certain nombre de domaines, notamment dans celui de la sidérurgie et, comme le rappelait M. Guy Petit, grâce à l'exportation du soufre.

Seulement la question qui se pose est la suivante : il est bien certain que l'approfondissement du port facilitera l'arrivée des minerais ou, dans le sens inverse, la sortie du soufre sur des bateaux plus importants et, par voie de conséquence, avec des frais généraux moins élevés ; mais il convient de faire, dans chaque cas, l'analyse du prix de revient et de la rentabilité de l'opération.

Certes, pour trois milliards de travaux, on peut obtenir que des bateaux d'un tonnage plus important accèdent au port de Bayonne. Mais, pour apprécier si une diminution des frais d'exploitation est possible, encore faut-il savoir — pour prendre l'exemple du soufre — s'il s'agit de contrats conclus avec les pays européens, auquel cas le tonnage des navires est de peu d'importance, ou si, au contraire — comme nous en discutons avec la direction du gaz de Lacq — nous pouvons nourrir un espoir sérieux d'exporter au loin, ce qui nécessiterait de grands bateaux. Par conséquent, un calcul très précis est absolument indispensable.

A l'heure actuelle, les hypothèses retenues font varier la rentabilité, pour ce qui concerne le soufre et la métallurgie, de 8 p. 100, hypothèse courte, à 13 p. 100, hypothèse longue, selon l'importance des quantités de soufre qui seraient exportées au loin. Il est clair qu'entre les deux hypothèses, il reste encore une fourchette très large, et ceux qui ont l'habitude de ces questions savent qu'en matière de travaux publics, on recherche par priorité les travaux dont la rentabilité avoisine 15 p. 100. Finalement, si les assurances qui peuvent nous être données par les entreprises, qu'il s'agisse des Forges ou du Gaz de Lacq, nous permettent de rester dans l'hypothèse longue de 13 p. 100, alors l'expérience vaudra sans doute la peine d'être tentée au prix que M. Guy Petit a lui-même indiqué. Si, au contraire, de tels engagements n'étaient pas pris, nous risquerions d'engager des travaux, utiles certes, mais dont la rentabilité serait insuffisante par rapport à celle de tant d'autres projets qui nous sont soumis.

C'est pourquoi je répète à M. Petit que nous persistons à pousser ces études, car s'il est bien naturel que chaque représentant d'une région souhaite une réalisation déterminée, nous ne pouvons pas prendre une décision avant d'être en possession de tous les éléments d'appréciation nécessaires. En effet, lorsque la période d'études a été trop courte et que des erreurs apparaissent après coup, nos responsabilités sont bien plus graves. Il n'est donc pas possible dans ce domaine, quelle que soit la valeur — que je ne conteste pas — des arguments développés très éloquemment par M. Guy Petit, que le Gouvernement agisse sans rendre un minimum de précautions.

Je n'insisterai pas sur le problème des canalisations et sur l'effort qui est fait, l'heure actuelle, dans le Nord et dans l'Est. Je confirmerai simplement d'un mot ce que j'ai déjà eu l'occasion de dire précédemment.

Est-il normal qu'après une certaine période de stagnation dans ce domaine, le Gouvernement, qui dispose de si peu de moyens par ailleurs, prenne des responsabilités aussi lourdes dans le développement de la canalisation, dans le Nord et le Pas-de-Calais, pour des travaux d'approfondissement intéressant les régions de Dunkerque et de Valenciennes ou pour achever le projet, abandonné depuis quarante ans, relatif au canal du Nord ?

Ma réponse est la suivante. J'ai vu les efforts déployés par les Belges et les Hollandais en matière de canalisation. Quand on les considère, on se rend compte que, quand bien même il y aurait une erreur économique à la base — ce que je ne crois pas — les accords futurs seront conclus de telle sorte que cette erreur n'apparaisse pas, car il y a eu un tel investissement, un tel concours des efforts des Belges et des Hollandais dans ce domaine, qu'ils ne peuvent pas se permettre d'avoir eu tort. C'est cette considération qui, à elle seule, justifie le choix que j'ai fait en dehors des facteurs positifs et nombreux que nous avons recueillis avant de prendre une décision.

M. Adolphe Dutoit. Voilà une cinquantaine d'années que le canal du Nord a été commencé et il n'est toujours pas terminé !

M. le ministre. C'est pourquoi j'ai eu la joie d'aller, quarante ans après, voir reprendre les travaux arrêtés avant la guerre de 1914.

En ce qui concerne la politique ferroviaire, un certain nombre d'observations ont été présentées par le rapporteur. Qu'il me suffise de souligner l'engagement, pour cette année, de réaliser l'électrification de la ligne Creil-Aulnoye, et de confirmer l'augmentation sérieuse du budget d'investissements.

Je remercie, à cet égard, M. Pinton de ses intéressantes observations ; je le remercie surtout d'avoir souligné les efforts — modestes, quant à leur portée, mais incontestables — que je fais pour améliorer la coordination entre le rail et la route.

C'est une vieille question extraordinairement complexe. Quand on n'en considère qu'un seul aspect, on serait tenté de dire qu'une réglementation aussi lourde, aussi confuse devrait être supprimée. Mais lorsqu'il s'agit de protéger légitimement des investissements aussi importants que ceux qui sont consentis en matière ferroviaire, la réflexion s'impose.

Pour ma part, je me suis contenté d'essayer de faire disparaître progressivement un certain nombre d'abus qui s'étaient introduits à l'intérieur du système, en raison même de sa complication. C'est là une tâche obscure, peu spectaculaire. Je remercie M. Pinton de l'avoir souligné, mais je crois que c'était nécessaire. Dans ce domaine, je puis l'assurer que je continuerai mon effort dans une direction qu'il connaît bien pour l'avoir explorée avant moi.

Tels sont, dans le domaine des investissements, les premiers résultats.

Maintenant, je voudrais brièvement souligner que, lorsque l'on prépare un budget d'intention, on s'efforce, non seulement de gérer le moins mal possible les crédits dont on dispose, mais encore d'inscrire dans le budget un certain nombre de réformes de base. C'est pourquoi je remercie Mlle le rapporteur et les autres orateurs d'avoir souligné de façon très sympathique l'effort que nous avons accompli pour rénover les structures du ministère, afin de permettre une nouvelle politique des transports, ou du moins une amélioration de cette politique.

Je remercie également M. Guy Petit d'avoir bien voulu approuver les réformes que nous avons faites pour promouvoir une nouvelle politique du tourisme. Les structures du ministère ont été assez profondément rénovées pour répondre, ainsi que vous l'avez constaté, aux tendances nouvelles.

Comme je l'ai signalé au début, j'ai poursuivi trois idées. D'abord modifier l'organisation, pour la rendre plus moderne en la rapprochant des réalités concrètes de la vie des travaux publics. Cela, Mlle Rapuzzi l'a fort bien souligné et je n'y insiste pas.

Encore était-il nécessaire de prévoir des règlements différents des règlements anciens, de dégager les moyens de créer, sans dépense nouvelle, les bureaux d'études qui permettront que chaque travail poursuivi par chaque ingénieur des travaux publics dans chaque circonscription, soit fondé sur une étude sérieuse, solide, poursuivie au siège du département avec les moyens nécessaires.

J'ai voulu également associer, dans toute la mesure du possible, le personnel à la poursuite de l'effort que nous faisons à cet égard.

On a reproché au ministre — du moins, l'a-t-on fait, comme l'on dit, en s'adressant au banc du Gouvernement, très gentiment d'ailleurs — de n'avoir pas su faire mieux en ce qui concerne le reclassement des ingénieurs des travaux publics et des conducteurs principaux des chantiers. Je voudrais profiter de la circonstance pour rendre hommage à ces deux corps. J'ai eu l'occasion de dire à l'Assemblée nationale qu'il m'a été donné de constater sur place, en Algérie, le travail qu'il y effectuaient. Parmi les corps de fonctionnaires, ce sont ceux qui ont le plus souffert et dont les pertes ont été les plus élevées. (*Applaudissements.*)

Chaque fois qu'il y a un accrochage, c'est la route qui se trouve coupée et c'est l'ingénieur des travaux publics et le conduc-

teur de chantier qui se trouvent immédiatement exposés au danger pour essayer de la remettre en état. Les ingénieurs de travaux publics, qui sont nombreux en Algérie ainsi que les conducteurs de chantiers, méritent les uns et les autres une considération particulière.

Nous aurions voulu que les indices terminaux fussent plus élevés, mais la réforme doit être vue dans un contexte plus général et nous avons, à titre exceptionnel, établi une pointe, et par la même nous avons rendu un hommage, bien insuffisant sans doute, mais qui constitue malgré tout un progrès sur le passé, à ces fonctionnaires.

Le troisième point que je voulais évoquer, et j'y insiste, c'est que si nous avons fait cette réforme, c'est que nous savons quel besoin nous avons, dans la France européenne, de ces collaborateurs des travaux publics et, pourtant, il a fallu faire une réforme pour dégager le maximum de personnels pour l'Algérie, pour les Etats membres de la Communauté, et même pour les pays étrangers qui nous réclament des ingénieurs des ponts et chaussées et des travaux publics. Car, vous le savez bien, c'est par la présence d'ingénieurs de cette qualité à l'étranger que la présence française s'affirme et que les possibilités de notre exportation, à la fois matérielles et morales, se développent. C'est là encore une des idées essentielles de la réforme que vous avez bien voulu approuver dans les divers rapports qui ont été présentés.

En matière de tourisme, la réforme va en sens inverse ; c'est une réforme préparatoire. Elle part du haut vers le bas, elle précède l'orientation qui sera donnée à la politique du tourisme.

Nous avons créé le commissariat général, le comité interministériel du tourisme, qui s'est déjà réuni et qui a étudié un certain nombre de problèmes essentiels que M. Guy Petit a énumérés tout à l'heure. Nous avons réorganisé le conseil supérieur du tourisme et nous commençons, avec ce budget, la décentralisation des services du tourisme dans l'esprit que souhaitait M. Guy Petit, qui voudrait que Paris et la Côte d'Azur n'aient pas le monopole du tourisme. Cet effort est encore modeste, mais c'est un commencement qui permet quelques espoirs.

En ce qui concerne les équipements touristiques existants, un certain nombre de problèmes sont posés. Nous avons déjà, dans « la petite réforme fiscale », comme il a été dit ici, aménagé la patente pour les industries saisonnières et, par conséquent, pour les établissements saisonniers. Nous avons, pour les hôtels de luxe, prévu récemment un desserrement du crédit qui facilitera les investissements nécessaires. Il reste à envisager une réforme fiscale plus profonde et à résoudre ce problème de l'étalement des vacances dont il a été fait mention tout à l'heure.

En réalité, ce qu'il faut, c'est poursuivre un effort d'équipement collectif indispensable, comme le disait Mlle Rapuzzi, pour donner à un certain nombre de stations l'attrait nécessaire, puis un effort individuel pour l'amélioration de l'équipement hôtelier. Là encore, il faut espérer que la plus grande quantité de capitaux apparus sur le marché et une détente des taux d'intérêts, que nous souhaitons plus rapide, faciliteront et accompagneront l'effort de l'Etat.

Mesdames, messieurs, j'aurais bien d'autres questions à aborder, mais je sais que les amendements qui sont déposés sur trois plans essentiels me permettront, à propos de la politique des transports et du fonds routier, de vous fournir des explications détaillées. Je m'en voudrais donc d'allonger inutilement ce débat.

M. Marcel Pellenc, *rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.* D'autant plus que nous avons trois fois moins de temps que l'Assemblée nationale pour en discuter !

M. le ministre. Je voudrais rassurer M. le rapporteur général. La discussion du seul budget des travaux publics a duré dix heures et demie à l'Assemblée nationale. Ici, elle a déjà duré quatre heures. Je ne pense pas qu'il nous faudra encore six heures et demie de discussions. Mais je ne veux pas moi-même allonger le débat. Je dirai donc simplement que trois catégories d'efforts ont été faits en matière d'infrastructure : efforts destinés à permettre les arbitrages les meilleurs possibles, car — je l'ai déjà dit ici — c'est la tâche la plus difficile du ministre que d'arbitrer entre les besoins paraissant presque tous également prioritaires ; pourtant, il faut à un moment donné choisir. Efforts pour tirer un meilleur parti du personnel dévoué qui m'assure de sa collaboration. Efforts, enfin, après les coups durs que nous avons subis dans les derniers mois, pour obtenir que soit retrouvée une politique, digne de ce nom, des travaux publics.

Je voudrais terminer en disant à Mlle le rapporteur de la commission des finances que je n'ai pas oublié l'appel émouvant qu'elle a lancé cette nuit en ce qui concerne Fréjus. Le conseil des ministres a arrêté le projet de loi qui sera déposé devant le Parlement dans les quarante-huit heures pour que les mesures qu'elle souhaite voir prendre puissent l'être rapidement en faveur de ceux qui ont tant souffert de cette catastrophe. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion sur l'ensemble de la section « Travaux publics et transports » ?

Cette discussion est close.

M. le rapporteur général. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. A ce point de la discussion, je propose au Sénat de suspendre ses travaux jusqu'à seize heures quarante-cinq.

Voix nombreuses. Seize heures trente !

M. le président. Notre séance devant être encore longue, je pense que le Sénat acceptera une suspension d'une demi-heure. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à seize heures cinq minutes, est reprise à seize heures quarante-cinq minutes.*)

M. le président. La séance est reprise.

— 5 —

CONGES

M. le président. MM. Georges Rougeron et Francis Dassaud demandent un congé pour raison de santé.

M. Joseph Yvon demande un congé en raison d'un événement familial grave.

Conformément à l'article 34 du règlement, le bureau est d'avis d'accorder ces congés.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Les congés sont accordés.

— 6 —

LOI DE FINANCES POUR 1960

Suite de la discussion de la deuxième partie d'un projet de loi.

M. le président. Nous reprenons la discussion de la section « Travaux publics et transports ».

M. Marcel Pellenc, *rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. Monsieur le président, mes chers collègues, je demanderai à mes collègues, au nom de la commission des finances et de MM. les présidents de groupe qui m'en ont donné unanimement mandat, de vouloir bien accepter qu'à dix-neuf heures nous suspendions la discussion du budget du ministère des travaux publics pour nous saisir du budget des anciens combattants.

A cette occasion, votre rapporteur général, qui a reçu également mandat de tous les présidents de groupes unanimes, fera à cette tribune une courte déclaration destinée à faire le point de la situation. et vous demandera de procéder au vote immédiat de l'amendement qui a été proposé par la commission des finances et auquel les présidents de groupe ont donné leur accord.

Monsieur le président, je vous propose de demander l'assentiment de l'Assemblée sur cette procédure. (*Applaudissements.*)

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. M. le secrétaire d'Etat aux finances, retenu pour l'instant à l'Assemblée nationale pour l'examen en deuxième lecture du projet d'aménagements fiscaux, ne s'oppose pas à cette procédure, mais souhaite que le vote ait lieu à la séance du soir afin que, dégagé de ses obligations à l'Assemblée nationale, il puisse y assister.

M. le rapporteur général. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. Monsieur le président, cette communication a été faite au moment où nous siégions avec tous les présidents de groupes, et comme la proposition qui sera faite

à l'Assemblée constitue en quelque sorte une mesure conservatoire destinée à permettre un accord ultérieur entre les deux assemblées et le Gouvernement, il n'y a aucun inconvénient, du moins tel a été l'avis unanime des présidents de groupe, à procéder au vote dans les conditions que j'ai indiquées. (*Applaudissements.*)

M. le président. Vous avez entendu la proposition faite par M. le rapporteur général, au nom de la commission des finances et des présidents de groupe, et tendant à interrompre à dix-neuf heures la discussion du budget des travaux publics pour aborder le budget des anciens combattants, entendre une déclaration de votre rapporteur général et statuer immédiatement sur l'amendement déposé par la commission des finances à ce budget.

M. le ministre. Je maintiens la demande qu'a présentée M. le secrétaire d'Etat au budget.

M. le président. Il n'y a pas d'autre opposition ?...

Il sera procédé comme l'a demandé M. le rapporteur général.

Je donne maintenant lecture de la partie de l'état F concernant la section des travaux publics et des transports :

I. — **Travaux publics et transports.**

ETAT F

Mesures nouvelles.

« Titre III, moyens des services : 37.279.656 N.F. ».

« Titre IV, interventions publiques : — 101.081.540 N.F. ».

Sur le titre III la parole est à M. Lecanuet.

M. Jean Lecanuet. Monsieur le président, mon intervention sera brève puisqu'elle porte sur un point particulier bien délimité, mais je me sens encouragé à la faire étant donné que M. le ministre des travaux publics a bien voulu répondre aux premières questions que j'avais formulées en séance de nuit sur les investissements portuaires et je souhaite qu'il puisse faire un pas aussi important dans la direction que je voudrais maintenant indiquer.

Je dois d'ailleurs le remercier des propos qu'il a tenus en ce qui concerne les ingénieurs des travaux publics de l'Etat dont il a souligné le rôle extrêmement important.

Vous savez, mes chers collègues, combien ces ingénieurs sont de précieux collaborateurs et de précieux conseillers techniques pour les communes et les départements et quel rôle ils jouent dans les bureaux d'étude de toutes les opérations d'équipement de caractère national. Leur carrière est cependant handicapée par de nombreuses difficultés : après avoir passé un concours d'une certains difficulté puisqu'il est du niveau des mathématiques supérieures, après avoir passé deux ans dans une école spécialisée, après avoir contracté un engagement de huit années au service de l'Etat, ces ingénieurs se voient offrir un traitement qui correspond à l'indice 150, c'est-à-dire à un traitement d'environ 60.000 francs par mois, et la fin de leur carrière se trouve limitée à l'indice 450 qui représente un traitement d'environ 120.000 francs par mois, à l'exception, il est vrai, d'un dixième environ de l'effectif de ce corps qui peut accéder à la classe exceptionnelle et atteindre ainsi l'indice net de 475 à un âge situé entre 55 et 60 ans. Encore ne s'agit-il là, je le répète, que d'un dixième des effectifs.

Je sais que M. le ministre des travaux publics s'est efforcé de porter remède à cette situation et qu'il avait envisagé un certain nombre de propositions, dont la plus importante tendait à la création d'un corps d'ingénieurs divisionnaires, mais je constate que ces propositions n'ont pas obtenu l'accord qu'il recherchait et que certains obstacles financiers ont dû se dresser sur la route.

Le malaise, qui se prolonge, n'est pas seulement celui d'une catégorie importante de fonctionnaires, il se répercute dans nos départements, en tout cas dans un certain nombre d'entre eux, parce que le nombre des ingénieurs diminue et que, par suite, les travaux auxquels les départements et communes doivent faire face ne peuvent plus être accomplis avec la rapidité que nous connaissions autrefois, d'autant plus que les tâches de l'Algérie et de la Communauté font appel de plus en plus à ce corps d'ingénieurs, et on s'étonne qu'un effort financier ne soit pas consenti pour permettre un développement naturel de leur carrière et les légitimes satisfactions auxquelles ils prétendent.

M. le ministre a bien voulu nous dire il y a quelques instants qu'une certaine satisfaction leur était apportée par la revalorisation de l'indice de ceux d'entre eux qui accéderont à la classe exceptionnelle.

Je voudrais lui demander — et je termine là-dessus cette brève intervention — s'il n'est pas possible de généraliser cette formule, de faire en sorte que la classe exceptionnelle ne soit pas limitée à un dixième seulement du corps de ces fonctionnaires, mais devienne le dernier échelon accessible à l'ensemble du corps.

Cette mesure de justice permettrait d'échapper au paradoxe auquel s'exposent les pouvoirs publics, qui viennent d'élever, par une récente décision, l'indice des ingénieurs servant dans les villes et provenant précisément, par voie de rattachement, de ce corps et de prendre ainsi un certain nombre de dispositions qui apporteraient des apaisements justifiés au corps des ingénieurs des travaux publics de l'Etat et permettraient à nos communes et à nos départements d'envisager avec calme et sérénité les efforts de modernisation et d'équipement qui les attendent. (*Applaudissements à gauche et sur divers bancs au centre et à droite.*)

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. M. Lecanuet m'a posé une question pour laquelle j'éprouve beaucoup de sympathie — et ma sympathie serait plus grande encore si je n'étais chargé de la réponse !

Nous souhaitons tous, en effet, que l'échelon terminal des ingénieurs des travaux publics soit l'échelon exceptionnel. Ces fonctionnaires sont des collaborateurs de tous les instants de notre vie municipale et tous les maires ici présents savent que l'ingénieur des travaux publics est pour eux le bras séculier et ils travaillent sans cesse en complète collaboration avec lui.

Cependant quel que soit l'intérêt de cette réforme, nous sommes bien obligés de tenir compte de ce qu'on appelle parfois la parité. Une telle décision risquerait d'entraîner, par voie de conséquence, d'autres mesures moins préparées peut-être, bien que justifiées.

C'est pourquoi, si j'ai compris la demande de M. Lecanuet, je me suis trouvé devant certaines nécessités interdisant une réforme générale de la fonction publique.

Le fait d'avoir obtenu qu'à titre exceptionnel 10 p. 100 de ces ingénieurs puissent accéder à la catégorie supérieure des ingénieurs divisionnaires marque bien qu'il n'y a pas blocage de leur carrière à l'indice dit terminal et que tous les espoirs d'avancement restent pour eux.

Bien sûr, j'aurais aimé faire mieux mais, dans un premier temps, il était difficile de faire plus ; à vouloir essayer de faire plus, on risquait de bloquer la réforme dont le Sénat s'est, sur tous les bancs, accordé à reconnaître qu'elle était substantielle et, dans le domaine qui nous occupe, un progrès.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix les titres III et IV de l'état F pour la section des travaux publics et des transports.

(*Les titres III et IV sont adoptés.*)

M. le président. Je donne maintenant lecture de la partie de l'état G concernant la section des travaux publics et des transports.

I. — **Travaux publics et transports.**

ETAT G

(*Mesures nouvelles.*)

« Titre V. — Investissements exécutés par l'Etat :

« Autorisations de programme : 298.470.000 NF. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement : 74.100.000 NF. » — (*Adopté.*)

« Titre VI. — Subventions d'investissement accordées par l'Etat :

« Autorisations de programme : 48.000.000 NF. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement : 5.200.000 NF. » — (*Adopté.*)

A la demande de la commission des finances, nous allons examiner maintenant les articles 53 *bis* (nouveau) et 71 du projet de loi.

[*Article* 53 bis.]

M. le président. Je donne lecture de l'article 53 *bis* nouveau :

« Art. 53 *bis* (nouveau). — En application de l'article 23 de la loi n° 58-336 du 29 mars 1958, le montant des emprunts que peuvent être autorisées à émettre en 1960 les collectivités publiques ou les sociétés d'économie mixte pour la construction d'autoroutes est fixé à 250.000.000 NF. »

loi.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 53 *bis* nouveau.

(*L'article* 53 bis *nouveau est adopté.*)

[*Article* 71.]

M. le président. « Art. 71. — Il est ouvert dans les écritures du Trésor un compte d'affectation spéciale intitulé « Fonds spécial d'investissement routier » géré par le ministre des travaux publics et des transports et le ministre de l'intérieur.

« Ce compte retrace :

« En crédit, le produit d'un prélèvement de 7,7 p. 100 sur la taxe intérieure des produits pétroliers appliquée aux carburants routiers ;

« En débit, les dépenses d'amélioration des voiries nationale, départementale et urbaine, les dépenses d'amélioration et de remise en état de la voirie communale, ainsi que les dépenses de reconstruction des ponts détruits par faits de guerre. »

Je suis saisi de deux amendements. Le premier, n° 76, présenté par M. Pellenc, au nom de la commission des finances, tend à rédiger comme suit cet article :

« I. — Il est ouvert dans les écritures du Trésor un compte d'affectation spéciale intitulé « Fonds spécial d'investissement routier » géré par le ministre des travaux publics et des transports et le ministre de l'intérieur.

« Ce compte retrace :

« En crédit, le produit d'un prélèvement de 10 p. 100 sur la taxe intérieure des produits pétroliers ;

« En débit, les dépenses d'amélioration des voiries nationale, départementale et urbaine, les dépenses d'amélioration et de remise en état de la voirie communale et rurale ainsi que les dépenses de reconstruction des ponts détruits par faits de guerre.

« II. — Le prélèvement de 10 p. 100 visé au paragraphe précédent est réparti entre les différentes voiries, ainsi qu'il suit :

« Voirie nationale : 6,40 p. 100 ;

« Voirie départementale : 1,10 p. 100 ;

« Voirie communale :

« Tranche communale et rurale : 1,80 p. 100 ;

« Tranche urbaine : 0,70 p. 100.

« III. — Les modalités de fonctionnement du fonds spécial d'investissement routier restent fixées par l'article 2 de la loi n° 51-1480 du 30 décembre 1951 et les textes qui l'ont modifiée ou complétée. »

Le second, n° 8 rectifié, présenté par M. Bouquerel et les membres de la commission des affaires économiques et du plan, tend :

I. A substituer au taux de « 7,7 p. 100 » celui de « 10 p. 100 » ;

II. A supprimer les mots : « appliquée aux carburants routiers » ;

III. A compléter cet article par les dispositions suivantes :

« Les crédits ainsi affectés au fonds routier seront répartis entre les différentes voiries dans les proportions suivantes :

« Voirie nationale : 64 p. 100.

« Voirie départementale : 11 p. 100.

« Voirie communale :

« Tranche communale : 18 p. 100.

« Tranche urbaine : 7 p. 100.

« Toutefois, à titre exceptionnel, pour l'exercice 1960, le prélèvement sur la taxe intérieure des produits pétroliers, destiné à alimenter le fonds routier, sera fixé à 7 p. 100. »

Ces deux amendements comportent deux groupes de dispositions :

En premier lieu, une proposition de modification du taux du prélèvement sur la taxe intérieure des produits pétroliers, complétée par des modifications rédactionnelles aux deux derniers alinéas du texte adopté par l'Assemblée nationale — ces modifications rédactionnelles étant identiques dans les deux amendements, à l'exception de l'addition des mots « et rurale » proposée seulement par M. Pellenc au quatrième alinéa de l'article ;

En second lieu, ces deux amendements proposent de compléter *in fine* l'article 71 en prévoyant une répartition du prélèvement et des dispositions complémentaires.

Il convient donc de statuer par division et nous allons procéder à deux discussions communes de ces amendements portant :

La première, sur le paragraphe I de l'amendement de M. Pellenc et les paragraphes I et II de l'amendement de M. Bouquerel ;

La deuxième, sur le paragraphe II de l'amendement de M. Pellenc et sur le premier alinéa du paragraphe III de l'amendement de M. Bouquerel, qui, rédigés différemment, paraissent identiques quant au fond.

Le Sénat aura ensuite à se prononcer successivement sur le dernier alinéa de chacun des deux amendements, qui ne se contredisent pas et n'ont pas le même objet.

M. Auguste Pinton. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Pinton.

M. Auguste Pinton. Monsieur le président, étant donné que ces amendements ont eu plusieurs formes successives différentes et que, si j'en crois ce qui m'a été dit, la dernière rédaction de l'amendement de la commission des finances n'a pas encore été distribuée, je vous demande de nous donner successivement lecture de ces deux amendements.

M. le président. S'il en était ainsi, je devrais demander à M. le rapporteur général si la commission a présenté une nouvelle rédaction et si les auteurs des amendements se sont mis d'accord sur ce nouveau texte, car c'est l'amendement n° 76, présenté par M. Pellenc, au nom de la commission des finances, que j'ai entre les mains. Pour le moment, je n'en ai pas d'autre.

M. le rapporteur général. Monsieur le président, notre amendement est du 7 décembre ; il n'y en a pas d'autre et il serait vraiment injurieux pour les services administratifs du Sénat de penser qu'il n'a pas encore été distribué !

M. le président. Il a été distribué en effet. C'est celui que tous nos collègues avaient sous les yeux pendant que je l'interprétais tout à l'heure. Je rappelle que nous sommes saisis de deux amendements : l'amendement de la commission des finances n° 76 et l'amendement de M. Bouquerel, qui porte le n° 8 rectifié.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je demande que l'article 71 soit réservé en vue d'un nouvel examen en commission. J'ai l'intention en effet de proposer l'application de l'article 18 de la loi organique relative aux lois de finances et je voudrais développer mon argumentation contradictoirement devant la commission des finances, afin d'essayer d'aboutir éventuellement à un accord sur ce point.

M. le président. Monsieur le rapporteur général, acceptez-vous le renvoi en commission ?

M. le rapporteur général. Je ne sais pas si le renvoi est de droit...

M. le président. Il n'est pas de droit.

M. le rapporteur général. .. mais il existe en tout cas une tradition de courtoisie qui veut qu'au cas où un ministre demande un nouvel examen d'un texte en commission nous ne le refusons jamais.

M. le ministre. Je vous remercie.

M. le rapporteur général. Par conséquent, quelle que soit l'argumentation que M. le ministre doit présenter à la commission et ensuite au Sénat, nous estimons que nous devons l'accepter.

M. Auguste Pinton. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Pinton.

M. Auguste Pinton. Si j'interviens, ce n'est pas du tout pour m'opposer au renvoi, bien entendu, mais, puisque va s'engager entre la commission des finances et le ministre des travaux publics une discussion, je voudrais rappeler à ceux de nos collègues qui l'auraient oublié qu'il existe, à la suite du vote que nous avons émis sur l'article 11, une somme d'un peu plus de onze milliards qui se trouve être à la disposition du fonds routier. Si par hasard il était possible d'envisager, au cours de l'examen en commission, la manière dont vous les utiliserez sur nos routes, monsieur le ministre, vous feriez grand plaisir au Sénat.

M. le président. Le Sénat a entendu la proposition faite par M. le ministre, acceptée par la commission des finances, de réserver l'article 71 et les amendements y afférents.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

A la demande de la commission des finances, nous allons maintenant examiner les articles 39 et 86 du projet de loi.

[*Article* 39.]

M. le président. « Art. 39. — Une fois le réseau routier de la Corse mis en état de supporter le supplément de trafic résultant de la suppression du chemin de fer de la Corse, il sera procédé à l'aliénation des installations mobilières et immobilières du réseau ferroviaire, dont le produit sera affecté au compte d'affectation spéciale « Fonds spécial d'investissement routier » dont la dotation est augmentée d'une somme équivalente en autorisation de programme et en crédit de paiement. »

La parole est à M. de Rocca-Serra.

M. Jean-Paul de Rocca-Serra. Monsieur le président, mesdames, messieurs, il aura suffi de quelques lignes dans la loi de finances pour provoquer l'indignation et demain peut être la violence dans un département jusqu'alors paisible et où l'on se plaisait enfin, après tant de promesses et de désillusions, à considérer quelques indices de reprise économique comme des signes d'un renouveau.

Je veux à mon tour élever la protestation la plus énergique contre la suppression du chemin de fer de la Corse. Cette mesure atteint mon département d'une manière discriminatoire. Je la

considère comme une iniquité du point de vue social, une erreur du point de vue économique, mais elle constitue surtout une faute politique qui peut être lourde de conséquences.

Cette voie ferrée est le seul service public de transport et l'on ne peut ignorer l'importance que présente sa fonction régulatrice dans un département qui, du fait de son insularité, accuse une cherté de vie excessive, les prix étant supérieurs à 30 p. 100 à la moyenne du continent. Entre Ajaccio et Bastia elle est la seule voie de communication ouverte en toutes saisons. Pendant la période d'enneigement, la route restera un moyen précaire de liaison quels que soient les rectifications et les élargissements effectués. Elle constitue dans son ensemble un véritable ouvrage d'art qui traverse des sites incomparables qui sont parmi les plus pittoresques d'Europe.

A ce propos, permettez-moi de regretter, tandis qu'on ouvre des routes touristiques ailleurs, que le ministre du tourisme de mon pays ait pu songer à condamner un outil de propagande aussi remarquable, d'une valeur inestimable, alors que l'on prétend faire du tourisme « le levier de la renaissance de la Corse ».

J'extrais ces mots du programme d'action régionale qui a paru au *Journal officiel* du 19 avril 1957 et qui a été édité dans une brochure.

Je lis aussi dans le *Journal officiel*, qui est actuellement très lu en Corse, que nous considérons en quelque sorte comme l'évangile de notre action économique et qui pourrait devenir demain le recueil de nos désillusions, je lis donc à l'article 49 :

« Le réseau ferroviaire corse n'est plus que de 213 kilomètres ; son coefficient d'exploitation est très élevé et son déficit croissant. Néanmoins, ce réseau rend de grands services, car il traverse des régions montagneuses dont la desserte routière est difficile en hiver — col de Vizzavona souvent enneigé — et d'autre part son trafic est principalement constitué par des pondéreux.

« La suppression du chemin de fer corse n'aurait pu être envisagée que si des améliorations très importantes avaient été préalablement réalisées sur les routes parallèles de manière à assurer des transports routiers faciles et économiques en toutes saisons.

« L'Etat continuera donc à assurer les insuffisances d'exploitation du chemins de fer de la Corse et dégagera les crédits nécessaires à la remise en état de la voirie. »

On sait ce qu'il en est advenu. Allons-nous, mesdames, messieurs, interdire en Corse le *Journal officiel* s'il devient demain un instrument de propagande démagogique, si sa lecture est une cause d'agitation, sa diffusion, un moyen de subversion ?

Je lis, en effet, dans le même *Journal officiel* : « L'abandonner... » — la Corse — « ... au dépeuplement aurait une signification particulièrement grave à l'heure où l'Italie investit des dizaines de milliards en Sardaigne... » Et plus loin : « Les chaussées restent partout trop étroites pour une circulation intense de voitures de tourisme et surtout d'autocars.

« L'expansion touristique de la Corse risque d'être entravée de façon regrettable si les routes de l'île ne font pas l'objet d'un programme de modernisation et d'élargissement analogue à celui qui a été réalisé dans les Alpes-Maritimes » — nous n'en demandions pas tant !

« Le secrétariat d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme (direction des routes) étudiera les possibilités d'élargir à six mètres les principaux circuits touristiques de la Corse dans un délai maximum de dix ans. Les crédits nécessaires seront réservés par priorité sur le chapitre « routes touristiques » du fonds d'investissement routier. »

Nous ne saurions donc nous tenir pour satisfaits de vos déclarations à l'Assemblée nationale. Nous ne saurions nous contenter d'améliorations qui permettent, entre Ajaccio et Bastia, la circulation d'un autocar et de quelques camions supplémentaires, comme vous l'aviez si aimablement envisagé devant les députés, avec cette pointe d'ironie dont vous savez si bien teinter vos propos lorsqu'il s'agit d'une histoire corse.

La modernisation de notre réseau routier ne peut absolument pas être subordonnée à la vente du chemin de fer. Nous ne pouvons pas approuver ce que vous appelez tantôt un préalable tantôt un parallélisme et qui n'est, en fait, qu'un troc inacceptable. Nous le pouvons d'autant moins que les crédits affectés aux routes nationales de la Corse ont toujours été inférieurs à la moyenne des autres départements.

Le réseau des routes nationales corses a une longueur de 2.020 kilomètres. La largeur de la voie varie de trois mètres cinquante à cinq mètres cinquante. Les crédits d'entretien sont de 300 millions par an en moyenne. C'est peu de choses si l'on tient compte de la longueur du réseau, du relief montagneux de l'île et aussi du fait que ces crédits sont affectés pour une large part à l'équipement.

En effet, les crédits d'équipement sont notoirement insuffisants. Le fonds routier nous a affecté pour les trois dernières années : 130 millions en 1957 ; 178 millions en 1958 ; 24 millions seulement en 1959. Ces crédits sont exclusivement réservés à la reconstruction des ponts détruits en 1943, reconstruction qui est loin d'être achevée.

Ces chiffres se passent de commentaires.

Dois-je rappeler que, pendant cette période, 90 milliards ont été affectés à l'ensemble du réseau national ? Sans doute allez-vous, monsieur le ministre, renouveler vos promesses et allez-vous dire que ce ne sont pas des promesses, mais des faits.

Cela me rappelle étrangement les engagements pris envers nous en 1945, lors de la suppression de la voie ferrée de la côte orientale : 740 millions de crédits et une belle autoroute, nous avait-on dit. En réalité : quinze millions de crédits, plus de chemins de fer, pas d'autoroute et bientôt peut-être plus de routes car la route nationale n° 198 n'est plus entretenue sur une grande partie de son parcours.

Nous ne pouvons donc avoir confiance. Nous constatons que l'état du réseau routier constitue, pour l'expansion touristique de la Corse, un véritable goulot d'étranglement. Notre devoir est de demander que notre département bénéficie, au même titre que les autres départements à vocation touristique, des crédits qui permettront la modernisation de son réseau routier.

Monsieur le ministre, vous êtes venu en Corse pendant l'été dernier et nous avons été heureux de vous accueillir en cette période de vacances. A cette occasion, vous avez réuni autour de vous les représentants qualifiés des activités économiques, les élus, les chefs de service, mais vous n'avez pas évoqué avec nous la menace qui pesait sur le chemin de fer. Vous avez celé vos intentions, vous avez évité d'éveiller nos soupçons. Vous n'auriez pas dû penser que les Corses préfèrent l'humour à la franchise. Nous n'aurions pas manqué en effet de vous mettre en garde contre une mesure aussi injuste, aussi dangereuse et aussi explosive. Nous n'aurions pas manqué de vous prévenir des difficultés graves que vous alliez susciter à vos autres collègues du Gouvernement et qui procèdent d'une méconnaissance regrettable de la psychologie de nos populations et du véritable aspect du problème corse.

Mes compatriotes ont le sentiment qu'ils sont victimes d'une injustice. Pour justifier la suppression de leur voie ferrée, on invoque le déficit de son exploitation, mais on maintient les autres réseaux secondaires et d'autre part la Société nationale des chemins de fer français reçoit cette année plus de 160 milliards.

Mes compatriotes savent que le réseau corse est mal géré et ils pensent que le souci d'économie cache peut-être d'autres desseins. Ils s'étonnent en effet qu'une meilleure exploitation n'ait pas été recherchée dans une modernisation du matériel, une adapation des horaires et ils souhaitent généralement que le réseau soit confié à des spécialistes, qu'il soit pris en charge par la Société nationale des chemins de fer français. Tel est, en tout cas, le vœu récemment exprimé par le conseil général de notre département.

Cela me conduit à affirmer que si l'assemblée départementale avait été préalablement consultée, cette affaire aurait pu être étudiée avec plus de sérénité : aujourd'hui les passions sont déchaînées ; nous nous trouvons en présence d'un climat politique très particulier qui ne laisse pas de nous inquiéter.

Tandis que notre pays, fait-on observer, consent d'énormes sacrifices financiers au profit d'Etats qui sont peu soucieux de témoigner leur gratitude, tandis que les investissements ont pris, dans certains territoires, l'apparence de primes à la subversion, le niveau de vie des habitants de la Corse est resté le plus bas de tous les départements métropolitains. Ils partagent ainsi le sort de nos départements d'outre-mer.

La situation économique de notre département, en dépit de quelques symptômes favorables, demeure très préoccupante. Certes, il existe des signes d'expansion dans le secteur du tourisme, mais cet essor est retardé, ralenti, compromis par le poids excessif des frais d'approche, par l'insuffisance évidente du réseau routier et de l'équipement hôtelier.

L'agriculture pourrait connaître un développement remarquable si les programmes initiaux contenus dans le programme d'action régionale étaient maintenus et amplifiés. Jusqu'ici les opérations réalisées s'apparentent plutôt à une entreprise de colonisation dans un secteur très limité, alors que les structures conservent par ailleurs leur caractère archaïque.

Nous souhaitons, nous attendons une action plus diffuse par la vulgarisation agricole, le crédit agricole, les aménagements hydrauliques et la recherche de débouchés.

Cela ne dépend pas de vous, monsieur le ministre, mais cela explique beaucoup de choses. Dois-je rappeler que le dépeuplement de notre île se poursuit au rythme de mille habitants par an, que la population active diminue sans cesse ?

Le déficit de la balance commerciale est de 12 milliards par an : 15.333 millions d'importations, 3.315 millions d'exportations. Le coût de l'insularité dépasse 1 milliard, ce qui est exorbitant. La vie est plus chère de 30 p. 100.

Voilà des notions qui doivent vous éclairer sur l'état d'âme de nos compatriotes. La Corse s'interroge. Pourquoi la patrie

française, par ailleurs si généreuse, n'a pas encore réalisé, sur son sol, ce qui a été possible à l'Italie en Sardaigne et à l'Espagne aux Baléares ? Si l'on compare les chiffres des populations des deux îles voisines, la Corse et la Sardaigne, on ne peut pas ne pas être inquiet : 180.000 habitants en Corse, 1.350.000 habitants en Sardaigne.

Cette situation nous paraît très préoccupante dans la perspective toute proche du Marché commun.

Voilà, monsieur le ministre, très brièvement rappelés, nos sujets d'inquiétude. Voilà les raisons de la sensibilité d'une population si passionnément attachée à sa mère patrie. Elle a ressenti votre décision comme une blessure, bien plus, comme une offense. Un vaste mouvement de protestation et de solidarité a rassemblé tous les partis, toutes les organisations syndicales, les représentants des collectivités, des activité économiques. Le conseil général a suspendu ses travaux.

Jusqu'ici l'ordre a été maintenu. Le sera-t-il demain ? J'ai le devoir en tous cas de vous prémunir contre certaines illusions. Je connais suffisamment mes compatriotes pour vous dire qu'ils ont le sentiment de défendre une cause juste. Ils ne céderont pas.

Dans ces conditions, il paraît opportun de ne pas se placer dans une impasse. Il vaut mieux accorder aujourd'hui, au Parlement, ce que demain vous seriez sans doute tenté d'accepter sous la pression de l'opinion publique. Evitez à mes compatriotes une nouvelle période d'agitation.

Depuis bientôt deux siècles, avec un patriotisme qui ne s'est jamais démenti, ils ont généreusement versé leur sang pour la grandeur française. Ils ne se présentent à la mère patrie ni en créanciers, ni en débiteurs, mais en fils loyaux, dévoués et fidèles. Ils souhaitent que la patrie ne leur apparaisse pas sous l'aspect de comptables ou de technocrates mais d'une mère généreuse qui tend ses bras aux plus malheureux de ses enfants. (*Applaudissements au centre, à gauche et sur divers bancs à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Gaston Defferre.

M. Gaston Defferre. Mesdames, messieurs, je voudrais, à propos de cet article 39, appuyer ce que vient de dire notre collègue M. de Rocca Serra. Je connais bien le problème qu'il a évoqué puisque je suis l'élu d'un département voisin de celui de la Corse et que la ville que j'administre est, je crois, celle qui compte le plus grand nombre de nos compatriotes corses...

M. Pierre de La Gontrie. Après Paris !

M. Gaston Defferre. ... avant Paris, mon cher collègue.

A Marseille, j'entends bien souvent les doléances de nos compatriotes corses, à tous égards d'ailleurs. Je dois dire que le projet soumis aujourd'hui au Sénat vient s'ajouter à toute une série de causes de mécontentement que connaît bien M. le ministre des travaux publics, à savoir les difficultés concernant le transport maritime entre le continent et la Corse, lequel, je l'espère, va s'améliorer avec la mise en service du nouveau paquebot *Napoléon*, les difficultés du transport aérien, les difficultés d'acheminement du courrier postal aérien. Le ministre des postes et télécommunications a l'habitude, à juste titre d'ailleurs, de dire qu'il est fier que toute lettre mise à la poste à Paris le soir arrive à destination le lendemain, en n'importe quel point de la France, sauf en Corse où elles ne parviennent souvent que quarante-huit heures après.

Si bien que nos compatriotes corses, qui ont cette caractéristique de rester particulièrement attachés à leur département d'origine, d'y revenir pour leurs vacances, ont le sentiment d'être frustrés et de ne pas être traités sur un pied d'égalité avec les autres Français. C'est un état d'esprit que vous connaissez pour l'avoir souvent entendu exprimer.

A toutes les causes de mécontentement exprimées tout à l'heure par M. de Rocca Serra et que manifestent nos compatriotes corses, on voudrait en ajouter une autre en supprimant les chemins de fer de la Corse. Je voudrais, à cet égard, me permettre de faire quelques très brèves observations.

Tout d'abord, vous savez mieux que moi que le chemin de fer est un service public. Il n'est pas souhaitable qu'un service public connaisse un déficit mais il se produit parfois. C'est tellement vrai que la Société nationale des chemins de fer français a un déficit important que supporte la collectivité nationale. Pourquoi y aurait-il deux poids et deux mesures, une conception du service public pour la Société nationale des chemins de fer français dans la métropole et une conception différente pour les chemins de fer corses ?

Dans ce département, qui n'est pas à proprement parler un département métropolitain, mais plutôt un département insulaire, un département qui est peut-être plus français que n'importe quel autre (*Applaudissements à gauche et sur quelques bancs au centre et à droite.*), le déficit du chemin de fer n'est pas, si on regarde les choses de près, très élevé non seulement dans l'absolu, mais du point de vue relatif. En effet, le déficit par agent employé aux chemins de fer corses est inférieur à celui de la S. N. C. F. Alors pourquoi ce traitement discriminatoire ?

A ces observations, j'ajouterai deux réflexions. Au moment où nous allons avoir à prendre une décision, je voudrais demander à M. le ministre des travaux publics et des transports si, plutôt que d'abandonner les chemins de fer de Corse et de renoncer à les faire fonctionner, il ne vaudrait pas mieux tenter de les moderniser pour leur donner plus d'activité et ainsi diminuer le déficit que la nation doit supporter.

Je voudrais également, monsieur le ministre, attirer votre attention sur deux aspects de ce problème : d'abord, un aspect social, ensuite, un exemple qui, hélas ! est resté dans la mémoire de tous les Corses.

J'envisagerai d'abord l'aspect social. Vous savez comme moi que le département de la Corse n'est pas un département riche — c'est même un département pauvre — et que la question de savoir comment pourrait être reclassée la main-d'œuvre corse est délicate. Beaucoup de Corses sont obligés d'émigrer de leur département d'origine et de se rendre dans la métropole, pour y trouver du travail. Si, du jour au lendemain, la décision était prise de fermer les chemins de fer corses, un grand nombre d'agents risqueraient de se trouver sans travail et dans une situation particulièrement difficile.

Je suis certain que si je fais appel, monsieur le ministre, à votre sentiment social, vous saurez m'entendre et que vous prendrez les mesures indispensables pour éviter qu'une pareille situation ne se produise.

Enfin — ce sera mon dernier argument — il y a quelques années, au lendemain de la guerre, on a envisagé de reconstruire la ligne de la côte orientale de la Corse. C'était autrefois la partie la plus rentable des chemins de fer corses, celle qui permettait sinon d'équilibrer leur gestion, en tout cas d'approcher de l'équilibre. Il a été alors décidé que, malgré les dommages de guerre qui auraient permis de reconstruire cette ligne, elle ne le serait pas et que, pour s'engager, si je puis m'exprimer ainsi, dans une voie plus moderne, on ferait une autoroute sur la côte orientale de la Corse.

Aujourd'hui, nous sommes bien obligés de constater que l'autoroute n'a pas été construite. Elle a été à peine commencée, le chantier est abandonné et la ligne n'a pas été reconstruite, elle non plus.

Ce que nous craignons, c'est que le projet du Gouvernement tende à supprimer les chemins de fer sans pour autant construire des routes, n'établisse pas le véritable service de transports qui doit exister en Corse et qu'une fois de plus nos compatriotes aient le sentiment d'être sacrifiés. Ils ne l'ont vraiment pas mérité.

C'est pourquoi je m'associe entièrement à la demande présentée par M. de Rocca Serra et je pense, monsieur le ministre, que la meilleure méthode serait pour vous d'accepter de renoncer à cet article 39. (*Applaudissements à gauche, au centre et sur divers bancs à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Delpuech.

M. Vincent Delpuech. Je ne ferai pas de discours puisqu'aussi bien je suis en complet accord avec mes collègues MM. Gaston Defferre et de Rocca Serra. Je voudrais cependant vous demander, monsieur le ministre, quelle est la quote-part des contribuables corses dans le déficit des chemins de fer français ?

M. le président. La parole est à M. Le Basser.

M. Francis Le Basser. L'amitié qui me lie à M. le ministre des travaux publics me place dans une situation difficile.

Cependant, étant donné la sympathie que nous avons rencontrée en Corse, M. de La Gontrie et moi (*Rires*), nous ne pouvons malgré tout qu'aller dans le sens indiqué par MM. de Rocca Serra et Defferre.

M. le président. Personne ne demande la parole sur l'article lui-même ?...

Je suis saisi d'un amendement, n° 43 rectifié, présenté par MM. Faggianelli, de Rocca Serra, Maroselli, Raybaud et Delpuech, tendant à supprimer cet article.

La parole est à M. Faggianelli.

M. Jacques Faggianelli. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je ne voudrais pas retenir trop longtemps l'attention de cette Assemblée sur le petit tortillard de la Corse qui, cependant, doit avoir une certaine importance aux yeux du Gouvernement puisqu'il nous a fait l'honneur d'y consacrer un article de la loi de finances. C'est un honneur que nous n'avions pas recherché, bien entendu. (*Sourires.*)

Pourquoi nous opposons-nous à cet article ? Pour deux raisons essentielles. D'abord, nous ne saurions admettre que soient liés d'une façon indissoluble et *a priori* l'amélioration du réseau routier et la suppression du chemin de fer.

Le problème peut se poser empiriquement de la sorte et il se posera peut-être un jour si le chemin de fer vient à

disparaître. Mais ce que nous n'admettons pas, c'est le principe, car il faut d'abord nous expliquer pourquoi on veut supprimer le chemin de fer.

C'est une question très simple à laquelle je voudrais que M. le ministre répondît. Mais je vais à l'avance lui dire comment je conçois qu'il ait pu être amené à cette solution.

Vous allez certainement me dire, monsieur le ministre, que ce chemin de fer est déficitaire. Vous avez trop le sens de l'humour, je le sais — dans cette assemblée, tout le monde l'a — pour prétendre que ces 200 millions de francs anciens, montant du déficit d'exploitation du chemin de fer de la Corse, ne constituent, dans l'ensemble du déficit national sur le chemin de fer, sur le métro et l'autobus, qu'une petite goutte dans un océan. Je voudrais d'ailleurs savoir s'il existe vraiment un réseau ferroviaire qui ne soit pas en déficit. La question est posée, il est inutile d'y répondre.

Estimez-vous que le déficit d'exploitation du chemin de fer de la Corse est trop élevé ? Je ne le sais pas, car je ne connais pas les normes que vous admettez en pareille matière. Il existe des coefficients, certes, et il est probable que le coefficient du déficit des chemins de fer corses est assez élevé, peut-être même trop élevé ; je l'admets. Mais alors, monsieur le ministre, il s'agit d'un réseau d'Etat, géré par un ingénieur en chef des ponts et chaussées. Il vous appartenait de prendre les mesures qui s'imposent en pareil cas, de modifier les conditions d'exploitation, de modifier la gestion, enfin d'apporter à cette situation les remèdes appropriés. Nous avons chaque fois, dans les deux assemblées et au cours de nos entretiens au ministère des travaux publics, avec vous ou avec vos prédécesseurs bien entendu, demandé que l'on reconsidérât la gestion du chemin de fer corse. On ne nous a jamais entendu et nous n'y sommes pour rien.

Par ailleurs, vous savez, monsieur le ministre, qu'il existe des chemins de fer secondaires d'intérêt général, d'autres réseaux que le réseau corse. Je n'ai pas besoin de citer le réseau de Provence, le réseau du Vivarais-Lozère. Ces réseaux sont évidemment déficitaires. Ils le sont peut-être dans des proportions moindres, mais, enfin, le déficit est là, vous le comblez. Pourquoi cette mesure discriminatoire — on l'a dit tout à l'heure — qui est évidemment très sensible dans notre région, vous le savez ?

Cette suppression brutale vient dans un climat psychologique très tendu, qui tient au malaise économique, lui-même dû à l'augmentation des prix, au fait que cette augmentation est plus sensible en Corse que dans d'autres départements, en raison des frais d'approche.

Voilà la situation ; mais, bien entendu, cette suppression brutale a créé un abcès de fixation et désormais tout le monde considère, en Corse, qu'il y a là une mesure vexatoire et c'est surtout sur le plan psychologique que se pose le problème.

Je crois, monsieur le ministre, que l'originalité de votre budget, et ne voyez pas une ironie trop grande dans ce que je vais vous dire, c'est que vous avez pu réaliser une ligne en diminution de dépenses et que cette ligne est celle de la Corse. C'est la seule. Avouez que cela pourrait amener un sourire sur toutes les lèvres !

Si vraiment il s'agit d'un novation, si c'est votre esprit réformateur qui se manifeste, pourquoi avez-vous commencé par la Corse, ce pauvre département insulaire, privé de moyens d'équipement, qui se trouve à l'écart des courants économiques, qui cherche sa voie et qui a toujours ce même sentiment de frustration que vous connaissez bien ?

Tout à l'heure, mon collègue et ami M. Rocca Serra vous a lu une partie du décret du 19 avril 1957 qui porte approbation du programme d'action régionale. Je n'y reviens pas. J'avais l'intention moi-même d'en souligner les principaux passages simplement pour vous montrer qu'il y avait tout de même là une garantie. Cette garantie, vous l'avez annulée d'un trait de plume, monsieur le ministre, je le regrette infiniment. Si donc la vérité d'hier est mensonge aujourd'hui, quelle confiance veut-on que nos populations aient dans les engagements, oraux ou écrits, que prennent les gouvernements successifs ?

Et j'en viens, si vous le voulez bien, à mon deuxième argument. Car vous prenez, monsieur le ministre, un nouvel engagement, qui n'est qu'un engagement, après en avoir renié un autre, pris par vos prédécesseurs.

L'article 39 de la loi de finances dispose que le réseau ferroviaire ne sera supprimé qu'une fois réalisée l'amélioration routière. C'est une disposition nouvelle que vous avez été amené à prendre à votre compte à l'Assemblée nationale, sous la pression de cette assemblée, ne disons pas des parlementaires corses, qui y étaient pourtant directement intéressés.

Or, je vous l'ai dit, nous n'admettons pas cette relation de cause à effet entre les deux opérations, mais voyons tout de même ce que signifie l'engagement que vous avez pris. Quelle garantie formelle trouvons-nous dans cet article de la réalité de vos engagements ? Vous êtes juge et partie dans cette affaire ; les termes mêmes du premier alinéa sont ambigus : « Une fois le réseau routier mis en état de supporter le supplément de trafic résultant de la suppression du réseau ferré ».

Par quoi va se traduire, dans les faits, dans l'élément routier, cette appréciation du supplément de trafic ? Voilà quelque chose qui n'apparaît pas clairement à l'esprit. Quelle référence précise avons-nous à la nature, au volume de l'effort routier que vous accomplirez ? Enfin, qui appréciera *in fine* le résultat qui aura été obtenu ? Autant de questions auxquelles ne répond pas votre texte, car vous êtes en la matière, je le répète, juge et partie.

Sans doute avez-vous donné à entendre au sein de l'Assemblée nationale que les crédits affectés et dont l'origine d'ailleurs nous est inconnue, puisqu'ils ne sont inscrits nulle part dans le budget en 1960, sont d'importance et que vous aviez l'intention d'affecter dans une première étape une centaine de millions à la route. Vous avez laissé entrevoir un apport considérable pour l'année 1961, mais il s'agit de promesses, d'engagements. Supposez que, pour une raison quelconque, même si l'on vous fait confiance, la politique d'économie intervienne à nouveau, que le hasard fasse, ce qu'à Dieu ne plaise, qu'il y ait un changement de personnel ministériel, personne ne sera responsable si les engagements ne sont pas tenus, ni vous ni nous, ni la Rue de Rivoli, qui, vous le savez, est le véritable ministère de tutelle.

Je vous rappelle, moi aussi, le précédent fâcheux de la suppression du réseau de la côte orientale, détruit par faits de guerre, mais seulement pour souligner que ce fut un véritable *hold up* gouvernemental. (*Exclamations et rires sur divers bancs.*)

Ces sommes nous étaient dues sur le produit de l'aliénation du réseau et nous retrouvons ici les mêmes termes : cette fameuse aliénation du réseau va gager l'opération routière dont on ne connaît pas d'ailleurs la valeur, le volume, l'importance. On ne sait ce qui viendra en compensation des sommes que vous aurez dépensées ou même, si vous allez encore — je ne le souhaite vraiment pas — faire un bénéfice sur la vente des biens immobiliers et mobiliers du réseau.

Après vous avoir rappelé ce précédent vraiment fâcheux et qui est resté dans la mémoire de tous les Corses, dont on parle encore à la veillée, je voudrais ajouter, en conclusion, que tant d'incertitude pèse sur cet article 39 que nous ne pouvons, en conscience, l'accepter. Vous avez compris d'ailleurs le sens de notre position. Notre demande de suppression de l'article a un sens précis sur lequel vous ne pouvez pas vous méprendre, monsieur le ministre. Il porte sur le système que vous nous proposez, c'est-à-dire la suppression du réseau par la suppression de la subvention et la compensation routes qui sera elle-même compensée par l'aliénation du réseau. Nous sommes contre tout le système.

Je sais bien que vous pourriez, par une interprétation vraiment à la lettre de votre opération budgétaire, nous dire : la subvention est supprimée à mon budget. Vous ne voulez pas de l'article 39 ; vous supprimez la compensation, donc la route ; libre à vous ; vous avez tout perdu !

Je pense — et j'ai parfaitement confiance en votre jugement — que vous ne voudrez pas donner cette interprétation tendancieuse à notre intervention, car il s'agit bien, techniquement, de vous demander de revenir sur une situation que vous avez voulue acquise, monsieur le ministre. Vos intentions sont, paraît-il, de supprimer ce réseau au mois d'octobre prochain. Entre temps, vous avez l'intention de commencer l'opération route. Il ne vous sera pas difficile d'aller jusqu'au mois de décembre, bien que les crédits ne soient pas inscrits à votre budget.

Voulez-vous que nous fassions une nouvelle expérience avec une nouvelle gestion de ce réseau ? Je crois que c'est indispensable si vous voulez ne pas donner le sentiment aux populations que nous défendons que vous avez voulu une mesure discriminatoire. Je vous ai dit tout à l'heure qu'il n'est pas possible de prétendre que, pour un déficit de 210 millions, en 1959, alors que d'autres réseaux ont un déficit à peu près égal, il faille, tout de go et sans transition, supprimer un chemin de fer qui rend, quoi qu'on en dise, de vrais services à la Corse. Je n'ai pas besoin de revenir à ce propos sur ce qu'a dit tout à l'heure mon ami de Rocca-Serra et M. le ministre Defferre, que je remercie sincèrement de son intervention si précieuse, si utile et si pertinente.

Faites l'expérience d'une nouvelle gestion pendant deux ou trois ans, il vous sera loisible d'ici là de modifier les conditions d'exploitation, de fixer d'ailleurs, si vous l'estimez nécessaire, un plafond de subventions qui ne soit pas le volume actuel de la subvention. C'est un réseau d'Etat, vous pourrez imposer des conditions et vous serez soutenu dans cette action par les parlementaires de Corse, j'en prends ici l'engagement formel. Mais faites cette expérience ! Dans ce pays à l'âme sensible et généreuse, vous le savez, cette Corse qui est si hospitalière, si généreuse de son cœur et de son sang, donnez cette satisfaction

morale à nos populations, à nos Corses et, le jour où il faudra tirer la leçon et la conclusion de l'expérience, la Corse vous suivra. J'en prends ici, au nom de mes collègues, l'engagement solennel. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Mesdames, messieurs, je voudrais m'efforcer de répondre brièvement sur cette importante question. Je demande toutefois la permission de répondre, si j'ose dire, pour un fait personnel sur deux points mineurs à M. de Rocca Serra.

Quand j'ai traité ce sujet à l'Assemblée nationale — les vingt-sept Corses qui étaient présents dans l'hémicycle m'en sont témoins — je n'ai fait preuve d'aucun sens de l'humour ni de l'ironie. Je suis parfaitement doué en matière d'ironie ; j'espère avoir suffisamment de tact pour ne m'en servir qu'à bon escient. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

D'autre part, lorsque j'étais en Corse au mois d'août, dans une réunion qui groupait quarante à cinquante personnes, je n'ai pas évoqué ce projet qui n'était pas encore au point, mais j'ai eu, avec de nombreuses personnalités corses, des conversations sur ce sujet. L'émotion, au mois d'août, n'était d'ailleurs pas ce qu'elle est devenue depuis. Voilà tout ce que je voulais dire sur ce point.

Quant au fond du sujet, je voudrais le traiter de la façon suivante et aussi bien M. Faggianelli m'en a donné l'occasion en me demandant pourquoi je voulais supprimer le chemin de fer corse. Je reprends ce que j'ai dit et ce sur quoi peut-être a porté le malentendu entre M. de Rocca Serra et moi.

J'ai dit à l'Assemblée nationale — ce n'était pas de l'ironie, mais de la statistique — qu'en fait le trafic journalier total du chemin de fer corse en voyageurs et marchandises, avec des liaisons routières fort mauvaises — j'en donne acte à tous les amis de la Corse et, bien entendu, au premier rang d'entre eux aux représentants de la Corse — correspond en gros à la capacité de quelques autocars et camions. Bien sûr, il s'agit d'une moyenne et les jours de pointe donnent d'autres résultats. Mais c'est un fait. D'ailleurs, quand je l'ai affirmé devant l'Assemblée nationale, non seulement je n'ai pas eu de démenti, mais j'ai eu une confirmation. C'est un fait, monsieur Faggianelli. N'y voyez de ma part aucune prévention qui serait bien absurde.

D'où vient le déficit du chemin de fer corse, a-t-on demandé. Il vient du fait qu'il transporte peu malgré l'existence de mauvaises liaisons routières. C'est pour cette raison qu'il nous a paru qu'avec de meilleures liaisons routières on réglerait le problème mieux qu'en changeant la gestion du chemin de fer corse. Je suppose que tout le monde ici souhaite, quel que soit le destin du chemin de fer corse, que les liaisons routières soient améliorées. Plus on les améliorera, compte tenu, pendant la saison du tourisme, de l'augmentation du nombre des voitures, plus on aura recours au transport automobile, c'est évident. Monsieur Faggianelli, la raison pour laquelle je veux supprimer le chemin de fer corse, si tant est que je sois « obsédé » d'une telle suppression, c'est que, transportant peu et avec de mauvaises liaisons routières, son déficit pour l'année fut légèrement supérieur à 1 million par employé, alors que les déficits des chemins de fer français et des deux lignes d'intérêt secondaire dont vous avez parlé sont inférieurs à 500.000 francs par employé.

Dans ces conditions, l'idée nous est venue que si l'on pouvait faire coïncider l'opération de l'amélioration des liaisons routières avec celle de la disparition du chemin de fer corse, on aurait en définitive rendu service à la Corse.

Je comprends bien M. de Rocca Serra. Il a eu raison de souligner que, dans le climat actuel, pour d'autres raisons il y a eu une réaction essentiellement psychologique.

Je suis parfaitement sensible à l'aspect psychologique du problème — tout au moins j'essaie de l'être — mais je suis bien obligé de dire que s'il est clair qu'il y a là un argument important, il m'est cependant difficile d'y céder.

Du fait que, pour beaucoup d'autre raisons, il y a un climat difficile, me dit-on, vous ne pouvez pas faire cette opération qui pourtant, lorsqu'on y réfléchit, est plutôt favorable à la Corse qu'elle n'est défavorable.

Les manifestations qui ont eu lieu, vous le savez, ne sont que partiellement relatives à la suppression du chemin de fer. On a ajouté le nom du comité de protestation pour la suppression du chemin de fer au nom du comité de protestation pour l'abaissement du coût de la vie. C'est l'ensemble des arrêtés Miot, qui m'ont été expliqués par vous-mêmes messieurs les sénateurs de la Corse et ainsi que par les autorités que j'ai reçues qui créent ce climat, parce que le coût de la vie est plus élevé en Corse que sur le continent. Bien sûr, nous le concevons, mais il s'y est ajouté cet élément psychologique parce que le Corse a le cœur sensible. Il s'est dit : la vie est plus chère et on veut de surcroît la mort de notre chemin de fer !

Comment a été conçue cette opération ? Je veux donner des dates, c'est cela qui me paraît important. A l'heure où je parle, cinquante millions de travaux ont été engagés et, il y a quarante-huit heures, un ordre distinct de 100 millions de travaux routiers supplémentaires, visé par M. le ministre des finances, est parti pour la Corse. Ce sont des crédits de report de 1959, des avances qui nous ont été consenties par M. le ministre des finances. Ainsi 150 millions de travaux routiers auront été engagés avant le 1er janvier 1960. Je précise, pour répondre à M. Faggianelli, qu'il s'agit de crédits de 1959. Je ne les ai pas fait naître à ce budget. En cela je suis d'accord avec M. le ministre des finances qui a bien voulu soutenir cette politique dont j'ai dit à l'Assemblée nationale que je me portais garant.

Sans doute pouvez-vous penser que les engagements ne sont pas toujours tenus. Vous pouvez vous demander si nous serons en mesure de tenir ceux-là. J'ai ici une lettre de M. Valéry Giscard d'Estaing, signée de sa main, me donnant son accord sur le programme que je vous ai exposé et que je pourrais, le cas échéant, laisser à mon successeur éventuel dont il a été question. (*Sourires.*)

Je comprends très bien quelles sont les inquiétudes de M. Faggianelli. Il a parfaitement raison. Je n'ai pas vu de taquinerie dans ce qu'il a dit tout à l'heure. A la place qu'il occupe, il devait tenir un tel langage ; quant à moi, je devais prendre les précautions que j'ai prises pour le rassurer.

Ainsi, avant le 1er janvier 1960, 150 millions de travaux auront été effectivement engagés. Il reste pour l'amélioration de la liaison Ajaccio—Bastia 416 millions à engager selon un devis arrêté par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées et approuvé par M. le préfet. L'engagement que je prends pour répondre à votre inquiétude — car si vous avez la certitude de voir réaliser les 150 millions de travaux engagés, vous n'êtes pas sûrs que notre engagement portant sur 416 millions de travaux sera respecté — c'est de prélever par avance ces 416 millions sur le fonds routier étant entendu qu'ils nous seront remboursés par la liquidation du chemin de fer corse. C'est là qu'est le nœud de l'opération que M. Faggianelli s'efforçait de décrire tout à l'heure.

J'ai obtenu du ministère des finances que la subvention serait payée jusqu'au 1er octobre parce qu'à cette date j'aurai presque fini d'engager les 416 millions en supplément des 150 millions.

Ce que j'ai dit à l'Assemblée nationale et que je répète ici, afin qu'on puisse en faire état partout, c'est que si, pour une raison quelconque, comme l'a relevé M. Faggianelli, ces 416 millions n'étaient pas engagés, je demanderais au ministère des finances de prolonger la subvention jusqu'à ce que les 566 millions figurent dans des marchés avec des entrepreneurs de travaux publics pour l'amélioration de la liaison Ajaccio—Bastia.

Ayant fait ces 566 millions de travaux, c'est-à-dire amélioré la route, qui supporte les quatre cinquièmes du trafic, avant que la subvention soit terminée, alors je transférerai sur la route le dernier cinquième du trafic à assurer.

Je comprends l'émotion que les Corses ont ressentie et la valeur du témoignage que cela peut avoir pour eux, mais je dis que l'opération faite est bonne. Nous sommes gens de bonne foi, comme ont bien voulu le déclarer MM. Faggianelli et de Rocca Serra. Cependant, si après le vote du Sénat l'exploitation du chemin de fer continuait jusqu'à Dieu sait quand, la question qui se poserait serait celle de savoir si j'aurais le même cœur, sachant que je ne serais pas remboursé, pour faire une avance sur le fonds routier dont on a déjà beaucoup discuté ici et dont les ressources, tel est bien votre avis, ne sont pas très importantes.

Par conséquent, je vais prendre 416 millions sur ce fonds routier dans le budget qui va être voté, pour les lui rembourser le 1er octobre. Vous auriez ainsi la certitude, en Corse, que les travaux seraient effectivement faits.

Si le ministère des finances me dit que la subvention d'équilibre continuera à être versée autant de temps qu'il faudra, aurai-je le même cœur à dégager ces 416 millions ? Je m'efforcerai de le faire, mais je me placerai dans une bien mauvaise situation.

A l'heure actuelle, une opération, contrairement à ce qui se passait précédemment, est engagée : une ouverture de crédits de 50 millions est signée, une autre de 100 millions est partie avant-hier, signée par les deux ministres, et nous avons la possibilité d'engager 416 millions au 1er janvier.

J'ai obtenu que la subvention ne soit effectivement supprimée qu'au 1er octobre pour que les travaux soient faits.

Dans ces conditions, il faut revenir à l'article 39, tel qu'il vous est venu, après une longue discussion, de l'Assemblée nationale car, avec votre amendement — et je vous remercie de votre parfaite bonne foi, monsieur Faggianelli — vous supprimez vous-même les crédits qui avaient été mis à notre disposition pour la réalisation de ces opérations.

A l'heure actuelle, si l'on supprime l'article 39, on va se trouver devant une subvention effectivement supprimée. Le fonds

routier hésitera à faire des avances, ne sachant sur quoi il pourra se rembourser si les choses ne vont pas jusqu'à leur terme.

Je comprends votre attitude, mais j'ai le devoir de dire que, si vous supprimez l'article 39 — ainsi que vous avez le droit constitutionnellement de le faire, sans que je puisse m'y opposer — à ce moment vous ne faites plus confiance qu'à ma bonne foi. Tant que je serai là, même si vous supprimez l'article 39, je continuerai à appliquer nos accords comme s'il était maintenu. Mais je ne suis pas sûr que vous fassiez, à ce point de vue, l'opération que vous souhaitiez. En supprimant cet article 39, je répète que vous vous en remettez à ma bonne foi. Bien entendu, je m'efforcerai de vous la manifester, mais il me semble que la garantie légitime demandée par la population de la Corse était mieux assurée dans la première rédaction de l'article 39. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche et au centre.*)

M. Gabriel Montpied. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Montpied.

M. Gabriel Montpied. Je demande à M. le ministre, puisque dans cet article 39 il est question de la suppression du chemin de fer, d'établir au préalable des routes convenables.

De plus, que devient le personnel des chemins de fer, ce que l'on ignore jusqu'ici ? Je ne crois pas qu'on puisse le recaser dans l'exploitation des quelques autobus qui semblent nécessaires ; que deviendra ce personnel ?

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. En m'efforçant de répondre rapidement, j'ai oublié deux aspects importants de la question.

Le premier est celui du personnel. J'ai pris des engagements à l'Assemblée nationale. Je les renouvelle ici : étant donné qu'il s'agit d'un personnel peu nombreux, 220 à 250 personnes, le ministère des finances a admis que je puisse donner des assurances formelles en ce qui concerne la façon particulièrement favorable dont serait désintéressé ce personnel puisque aussi bien, comme je l'ai dit moi-même, le déficit se chiffre en réalité chaque année à plus de un million par employé.

Le deuxième aspect se réfère à l'intervention de M. Defferre qui a soulevé une question que nos amis Corses ont agitée eux-mêmes à l'occasion de la réunion du conseil général et des manifestations qui ont eu lieu dans le département. On a affirmé que le chemin de fer n'était plus, dans la technique moderne, l'élément le mieux adapté à l'exploitation des transports de la Corse. C'est peut-être vrai, mais on ne doit pas oublier la notion de service public, que nous risquons de voir disparaître.

M. Defferre en a parlé. J'ai été très frappé moi-même en lisant les comptes rendus qui ont paru dans la presse après la réunion du conseil général et je songe à confier une partie de l'exploitation de la liaison routière Bastia-Ajaccio à une régie, de façon que la notion de service public soit maintenue. Je sais que les Corses sont très attachés à la notion de service public. La garantie qu'ils demandent à ce sujet est donc justifiée. Je pense, après les explications que je vous ai fournies, pouvoir donner satisfaction à ce vœu dans le courant de l'année.

M. Gaston Defferre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Defferre.

M. Gaston Defferre. Je crois qu'il faut attacher beaucoup d'importance à la notion de service public. Vous m'avez répondu. Je voudrais maintenant ajouter un mot.

M. le ministre a dit :

« Si l'article 39 est supprimé par le Sénat ce soir, ensuite par le Parlement, nous allons nous trouver dans la situation suivante : la subvention n'étant prévue que pour un certain temps, une fois le délai expiré, il n'y aura plus de subvention, et il risque de ne pas y avoir de route. » Si j'ai bien compris, c'est ce que vous avez déclaré.

M. le ministre. Littéralement !

M. Gaston Defferre. Vous avez ajouté : tant que je serai personnellement ministre, je tiendrai la parole que j'ai donnée et je ferai tout ce qu'il faudra pour construire la route si la subvention venait à être supprimée.

Or, d'une part, nous avons confiance en votre parole ; d'autre part, avec la Constitution actuelle, nous sommes assurés de la longévité du Gouvernement. (*Mouvements divers à droite.*)

Nous avons donc une double garantie, la garantie personnelle de M. Buron et la garantie que nous fournissent les institutions nouvelles. La suppression de l'article 39 par le Sénat aurait un sens précis. Un ministre, un Gouvernement ou les services du Gouvernement sont obligés, aux termes de la Constitution, de tenir compte du sens du vote.

La suppression de l'article signifiera que le Parlement veut que le chemin de fer continue à fonctionner. Par conséquent, le Gouvernement aura pour devoir — et non seulement le ministre des transports, mais également le ministre des finances — de tenir compte de la volonté du Parlement et de continuer à faire fonctionner le chemin de fer, c'est-à-dire de continuer à donner la subvention.

Si le Gouvernement ne le faisait pas, c'est-à-dire si le Gouvernement ne continuait pas à verser la subvention au-delà du mois d'octobre ; comme nous l'a indiqué M. le ministre, le Gouvernement ne tiendrait pas compte de la volonté du pouvoir législatif. On a répété plusieurs fois, dans cet hémicycle, depuis quelques jours que nos pouvoirs sont maintenant limités, mais le Gouvernement ne doit rien faire qui les limite encore davantage et il ne doit rien faire surtout pour s'opposer à la volonté du Parlement dans la limite où il peut s'exprimer. Par conséquent, puisque le sens de notre vote est parfaitement clair, s'il est acquis, le Gouvernement doit en tenir compte et maintenir le chemin de fer de la Corse. (*Applaudissements.*)

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je serai aussi franc avec M. Defferre que M. Defferre l'a été avec moi. Bien entendu, s'il attache à la suppression de l'article 39 le maintien de la subvention d'équilibre, tout ce que j'ai garanti s'écroule.

M. Roger Carcassonne. Et vous maintenez le chemin de fer !

M. le ministre. A partir de ce moment-là, il me restera à prendre acte et à discuter avec le ministre des finances pour voir comment on peut maintenir la subvention, n'ayant aucune ressource.

Mais en ce qui concerne la route, je ne peux pas demander au fonds routier, c'est-à-dire aux quatre-vingt-huit autres départements, de faire une avance qui ne serait pas remboursée, des 416 millions que l'on comptait dépenser sur les routes de Corse.

Je ne voudrais pas, disant cela, que vous preniez mon attitude pour un chantage. Je remercie M. Defferre d'avoir posé aussi franchement la question et je ne peux faire autrement que d'user de la même franchise. A partir de ce moment, je comprendrai le vote concernant l'article 39 dans le sens qu'il lui donne. Comme toute l'opération que j'ai expliquée est fondée sur une anticipation que je prendrai sur le fonds routier, je me trouverais, comme on dit en terme de finance, à découvert. Par conséquent, la même honnêteté qui a poussé M. Defferre à me demander de respecter la volonté du Sénat de prendre sa responsabilité, me poussera à la faire respecter dans le sens du maintien du chemin de fer corse.

Si le Parlement se mettait d'accord dans ce sens, il ferait disparaître toute l'opération financière. Je le répète, avec les liaisons routières mauvaises, dont les parlementaires corses ont raison de se plaindre, l'essentiel est de faire cette opération de telle sorte que la suppression du chemin de fer n'intervienne qu'en même temps que l'opération d'amélioration des routes. Si l'on me prive de la garantie de l'opération, je ferai certes mon possible, mais mon honnêteté m'oblige à dire à M. Defferre que je ne peux pas me porter garant du système. Il n'y a pas dans mon esprit la moindre tentative de pression. Dans le cas où l'article 39 serait maintenu, la question resterait dans son état actuel, et toutes les garanties seraient données pour que les 416 millions soient dépensés pour améliorer le réseau routier, de sorte que, le 1er octobre 1960, lorsque la subvention aux chemins de fer corses sera supprimée, on sera en état de mener l'opération à bonne fin ; ou alors on me demande de faire le nécessaire pour rétablir cette subvention et, bien entendu, on fait disparaître des ressources financières qui pouvaient s'appliquer à cette opération. (*Applaudissements à droite.*)

M. Jacques Faggianelli. Je demande la parole pour répondre à M. le ministre.

M. le président. La parole est à M. Faggianelli.

M. Jacques Faggianelli. Je crois que la garantie financière dont vous faites état est problématique. Il s'agit de l'aliénation du réseau, il ne s'agit pas d'une recette, il s'agit d'un gage tout au plus. Par conséquent, je ne vois pas que votre opération soit vraiment, sur le plan financier, équilibrée. C'est d'ailleurs pourquoi vous n'avez pas pu, même si vous l'avez voulu — et je pense que vous ne l'avez pas voulu — opposer les rigueurs de la Constitution à l'amendement que nous venons de déposer.

Mais je suis au regret de vous dire, monsieur le ministre, qu'il s'agit avant tout de promesses et d'engagements sans garantie formelle, sauf votre parole en laquelle nous croyons, mais qui, bien entendu, pourrait être le jouet des circonstances. Nous ne pouvons pas admettre qu'une politique d'économie sur les chemins de fer commence par un pauvre département, insulaire de surcroît.

M. le président. La parole est à M. Lachèvre, pour explication de vote.

M. Roger Lachèvre. Je voudrais rappeler brièvement à nos collègues que, pendant des années, cette assemblée a suivi très fidèlement nos collègues de la Corse dans l'effort qu'ils avaient entrepris ici pour réclamer une amélioration de leurs liaisons maritimes. Nous l'avons fait et nous avons surtout retenu des arguments qui consistaient à nous dire que l'avenir de la Corse, c'était le tourisme.

C'est dans ces conditions que, dans les semaines qui viennent et grâce à l'effort à tous, un investissement de 3 milliards de francs, jamais réalisé jusqu'ici en Corse, et représenté par le paquebot *Napoléon*, qui va prendre son service au mois de janvier et qui a été conçu pour transporter 100 automobiles, et par un paquebot qui a été retiré du port de Bordeaux pour être affecté aux lignes de Corse, doit assurer une liaison entre la métropole et la Corse sous le pavillon de la Compagnie transatlantique.

Nos collègues auront ainsi satisfaction et trouveront la récompense légitime de leur effort.

Cependant, me rappelant tout ce qui a été dit pendant des années, je n'arrive pas à imaginer que ceux qui emploieront ces navires débarqueront en Corse pour prendre le « tortillard » — le mot n'est pas de moi ; il est de notre collègue M. Faggianelli. Je pense raisonnablement que l'avenir de la Corse est sur la route, dans un magnifique épanouissement touristique, grâce à ces navires. Mes chers collègues, je préfère suivre M. Defferre, dans cette évocation de l'avenir de la route et suivre le Gouvernement dont les promesses sont formelles. (*Applaudissements à droite et sur quelques bancs au centre.*)

M. le président. Quel est l'avis de la commission des finances ?

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial.* La commission des finances a été sensible aux arguments de nos collègues de la Corse et de notre collègue M. Defferre. Elle laisse le Sénat juge de sa décision.

M. Léon David. Je demande la parole pour expliquer mon vote.

M. le président. La parole est à M. David.

M. Léon David. Mes chers collègues, je serai très bref. A l'Assemblée nationale, mon collègue M. Cermolacce a défendu avec énergie la population corse et les désirs de cette population. Cet après-midi, mon collègue M. Vallin l'a fait ici dans des conditions identiques. Je n'ai rien à ajouter. Je déclare simplement que le groupe communiste votera l'amendement, qui concrétise les remarques des parlementaires communistes. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement, repoussé par le Gouvernement et pour lequel la commission des finances laisse l'assemblée juge.

(*Après une première épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, il est procédé à une seconde épreuve par assis et levé.*)

M. le président. MM. les secrétaires m'informent qu'il y a encore doute. D'autre part, je suis saisi d'une demande de scrutin présentée par le groupe de la gauche démocratique.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires. Le scrutin sera ouvert dans cinq minutes.

(*Le scrutin a lieu.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?

Le scrutin est clos.

(*Il est procédé au comptage des voix.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin (n° 12) :

Nombre de votants	223
Nombre des suffrages exprimés	218
Majorité absolue des suffrages exprimés	110
Pour l'adoption	99
Contre	119

Le Sénat n'a pas adopté.

Sur cet article 39, je suis saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Le premier (n° 86), présenté par MM. Pinton et Dailly, tend à rédiger ainsi cet article :

« Le produit net de l'aliénation des installations mobilières et immobilières du réseau des chemins de fer de la Corse sera affecté au compte d'affectation spéciale « Fonds spécial d'investissement routier », dont la dotation sera augmentée d'une somme équivalente en autorisation de programme et en crédits de paiement.

« Ces sommes seront consacrées à l'aménagement du réseau routier de la Corse.

« Cette aliénation ne pourra avoir lieu que lorsque le conseil général de la Corse, consulté par le préfet, aura donné un avis conforme. »

Le second (n° 89), présenté par M. Gaston Defferre, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Carcassonne, Soldani, Balestra, Le Bellegou et les membres du groupe socialiste, propose, toujours pour cet article 39, la rédaction suivante :

« Le produit net de l'aliénation des installations mobilières et immobilières du réseau des chemins de fer de la Corse sera affecté au compte d'affectation spéciale « Fonds spécial d'investissement routier », dont la dotation sera augmentée d'une somme équivalente en autorisation de programme et en crédits de paiement.

« Ces sommes seront consacrées à l'aménagement routier de la Corse.

« L'aliénation ci-dessus visée ne pourra intervenir que lorsque les services de remplacement seront effectivement en fonctions.

« Cette aliénation ne pourra avoir lieu que lorsque le conseil général de la Corse, consulté par le préfet, aura donné avis conforme. »

La parole est à M. Pinton.

M. Auguste Pinton. Mes chers collègues, j'ai quelque scrupule à poursuivre ce débat, mais l'amendement que j'ai déposé tient compte, à la vérité, à la fois des arguments que M. le ministre des travaux publics a exposés et qui sont valables, et des craintes parfaitement légitimes de nos collègues Corses qui, bien sûr, ne mettent pas votre parole en doute, mais qui, sachant que nul ne peut préjuger l'avenir, souhaitent une garantie précise quant aux conditions dans lesquelles le réseau routier rénové de la Corse sera jugé suffisant.

Bien sûr, l'intérêt général commande les suppressions de lignes, contre les intérêts locaux ou quelquefois particuliers. Bien sûr, toute suppression de ligne déchaîne les parlementaires et surtout les collectivités départementales. C'était ce que j'écrivais avant mon intervention. Après ce que vous venez d'entendre, je dirai que c'était là, non point une prescience de ma part, mais simplement une habitude. J'avais mis au point une formule que je vous livre : en matière de suppressions de ligne, la notion de l'intérêt général croît en raison du carré de la distance kilométrique qui sépare le parlementaire de la ligne supprimée. (*Rires.*)

Le cas de la Corse présente une certaine gravité et j'y ai fait allusion tout à l'heure. Aussi je vous demande de la considérer avec sérieux.

Il est très grave, en matière de suppressions de ligne, de s'engager sans se rendre compte des conséquences économiques susceptibles d'en résulter. C'est pourquoi j'insiste pour que l'on retienne la garantie que j'ai proposée, à savoir que l'aliénation ne pourra intervenir que lorsque le conseil général de la Corse aura émis un avis conforme.

Si le ministre ou le Sénat juge que le conseil général de la Corse peut avoir certaines idées préconçues en la matière, on peut y substituer une autre garantie, mais je crois que c'est vraiment demander le minimum que de donner à la Corse — en dehors d'une parole que nous ne contestons pas, mais qui ne peut valoir que pour un délai de six mois, d'un ou de deux ans — la certitude que ses lignes de chemin de fer ne seront supprimées que lorsqu'auront été prévus, sur les routes, un ensemble de moyens de remplacement qui apporteront d'ailleurs ces suppléments qu'évoquait tout à l'heure notre collègue Lachèvre.

C'est pourquoi, sans insister davantage, je livre mon amendement à votre jugement.

M. le président. La parole est à M. Defferre sur l'amendement n° 89.

M. Gaston Defferre. Notre amendement est presque identique à celui de M. Pinton, à cette différence près qu'il prévoit que l'aliénation ne pourra intervenir que lorsque les nouveaux services seront entrés en fonctions.

Tout à l'heure, M. Buron nous a dit qu'il était prêt, en quelque sorte, à assurer la trésorerie de l'opération, c'est-à-dire à fournir les sommes nécessaires pour l'amélioration des routes de Corse, et qu'ensuite on vendrait les installations du chemin de fer, ce qui permettrait de rembourser une partie des sommes nécessaires, à la fois pour élargir et améliorer les routes, et pour établir un service public de transport de voyageurs et de marchandises.

L'amendement que je vous propose apporte un certain nombre de garanties et précise quelles doivent être ces garanties, mais dans l'esprit, il rejoint les explications que M. Buron a données tout à l'heure, si bien que j'espère que le Gouvernement l'acceptera et que nous en aurons ainsi fini avec ce débat.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Je peux accepter ces amendements, sauf en ce qui concerne le dernier alinéa, l'amendement de M. Defferre

allant peut-être plus loin puisqu'il précise la notion de services de remplacement à laquelle j'ai donné mon accord.

Les sénateurs comprendront, car ils connaissent bien le problème, qu'il soit difficile de faire juge le conseil général de la Corse du moment où il décidera lui-même que le chemin de fer devra être fermé. Je ne veux pas rouvrir la discussion. Chacun pense ce qu'il veut, mais voyez dans quelle situation nous mettons le conseil général : quel jour dira-t-il, en conscience, qu'on peut supprimer le chemin de fer.

J'accepte donc l'amendement de M. Defferre sauf le dernier alinéa. S'il ne retire pas cet alinéa, je demanderai au Sénat de voter par division. Je ne peux pas accepter que le conseil général de la Corse décide des dépenses de l'Etat à un moment déterminé. (*Applaudissements à droite et sur plusieurs bancs au centre.*)

M. Auguste Pinton. Je retire mon amendement et je me rallie à celui de M. Defferre.

M. Gaston Defferre. M. le ministre a proposé tout à l'heure le vote par division. Je pense que c'est la sagesse même.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial.* La commission est favorable à l'amendement de M. Defferre.

M. le président. L'amendement de M. Pinton est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Nous allons procéder au vote par division sur l'amendement de M. Defferre.

Je mets aux voix les trois premiers alinéas, acceptés par la commission et par le Gouvernement.

(*Les trois premiers alinéas sont adoptés.*)

M. le président. Je mets aux voix le dernier alinéa repoussé par le Gouvernement, accepté par la commission.

(*Le quatrième alinéa n'est pas adopté.*)

M. le président. En conséquence, le texte de l'article 39 est constitué par les trois premiers alinéas de l'amendement, qui viennent d'être adoptés.

[*Article* 86.]

M. le président. « Art. 86. — Dans un délai de trois ans, la responsabilité de la gestion de la Régie Autonome des Transports Parisiens sera rendue à la ville de Paris et aux collectivités locales intéressées.

« La participation de l'Etat aux dépenses d'exploitation sera réduite d'un tiers en 1960, d'un autre tiers en 1961 et prendra fin le 31 décembre 1962. »

MM. Marette, Brunhes, Lachèvre, Lafay, Lalloy et Soufflet avaient déposé un amendement n° 79 tendant à la suppression de cet article.

Cet amendement est retiré par ses auteurs, qui se rallient à l'amendement n° 91 présenté par M. Marcel Pellenc, au nom de la commission des finances, qui propose également de supprimer cet article.

Sur cet amendement, la parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial.* Mesdames, messieurs, dans la discussion générale, j'ai expliqué les raisons pour lesquelles votre commission des finances demandait la suppression de l'article 86. Le Gouvernement, depuis qu'il existe, nous dit qu'il veut faire une politique de vérité des prix. Nous pensons que maintenir les subventions comme il les maintient aux transports parisiens, cela peut permettre de tenir les prix de ces transports à des taux bien plus bas que ce qu'ils devraient être ; mais ce n'est vraiment pas pratiquer une politique de vérité des prix. C'est une observation que la commission des finances m'avait chargé de faire.

En second lieu, votre commission des finances m'a chargé d'indiquer au Gouvernement qu'il lui paraissait paradoxal de voir la seule ville de Paris e. la seule banlieue parisienne bénéficier de subventions leur permettant de maintenir des tarifs réduits en faveur des usagers.

Votre commission des finances souhaite qu'un texte soit déposé le plus rapidement possible devant le Parlement afin que nous puissions, à l'Assemblée comme au Sénat, discuter des conditions dans lesquelles pourraient être aidés les transports de banlieue, les transports parisiens, mais aussi les transports des différentes villes de province, qui représentent pour les contribuables des charges considérables, à tel point que la plupart de ces villes de province ont été, au cours du mois de décembre, tenues de réunir leur conseil municipal afin d'augmenter leurs tarifs de transports, afin de n'être pas obligées de payer de trop grands déficits sur les fonds du budget municipal. Je crois devoir faire observer par contre que la R. A. T. P. ne peut procéder de même car le Gouvernement s'oppose à toute hausse des tarifs.

J'ai indiqué hier que la commission des finances avait demandé la suppression de l'article 86 parce que cet article nous entraîne à légiférer sur un sujet qui est, d'après l'ordonnance du 7 janvier, du domaine réglementaire. J'ai rappelé à la tribune, en effet, que le troisième alinéa de l'article 1er de ladite ordonnance du 7 janvier 1959 stipule : les charges résultant pour les collectivités publiques de l'exploitation des services des transports compris dans la région des transports parisiens sont réparties entre les membres du syndicat dans les conditions fixées par décret.

Les membres du syndicat, vous le savez, sont l'Etat, la ville de Paris, les départements de la Seine, de Seine-et-Oise, de Seine-et-Marne et de l'Oise.

Ainsi donc, nous sommes en train de légiférer sur ce qui paraît être du domaine du décret. Il est certain qu'en raison de la décision récente prise par le conseil constitutionnel et en l'absence de commentaire autorisé il paraît difficile au Sénat de prendre une décision dans un domaine qui paraît appartenir au règlement, puisqu'il est question d'un décret devant répartir des charges et qu'en l'état de ce qui paraît être un droit, d'après la décision précitée du Conseil constitutionnel, nous n'aurions pas la possibilité, sauf modification de l'ordonnance elle-même, de porter un changement, une modification à ce qui peut être réglé par décret.

Certains soutiennent même que dans le cas où en pareille matière nous aurions pris une décision, le Gouvernement pourrait, par décret et sans en référer à l'Assemblée nationale, ni au Sénat, modifier le texte que nous aurions voté.

C'est la raison pour laquelle nous demandons au Sénat de rejeter l'article 86 et de laisser, par conséquent, au Gouvernement la responsabilité de ce qu'il y a lieu de faire en ce qui concerne la Régie autonome des transports parisiens. J'insiste encore une fois sur la nécessité de déposer le plus rapidement possible un texte permettant de régler pour toutes les villes importantes de France le délicat et difficile problème des transports urbains. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Quand nous avons introduit, dans le projet de loi de finances, cet article 86, nous avions pensé qu'il était non pas indispensable, mais opportun de soumettre au Parlement une modification des charges qui résultent des transports parisiens et qui entraînent un accroissement des charges des collectivités locales.

Cela étant, je ne méconnais pas l'interprétation qui a été donnée par M. Courrière, de même que je n'entends pas décharger le Gouvernement des responsabilités qui sont les siennes.

En conséquence, le Gouvernement s'en remet à la sagesse de votre assemblée. Si le Sénat considère que, dans les conditions actuelles et pour les raisons données par M. Courrière, mieux vaut ne pas voter l'article 86, le Gouvernement assumera ses responsabilités en reprenant pour son compte les mesures qu'il avait introduites dans le projet de loi de finances.

Je suis heureux, d'autre part, de dire à M. Dardel que le Conseil d'Etat a approuvé hier une modification de décret qui autorise la présence de deux représentants de la ville de Paris et de deux représentants du conseil général de la Seine. La décision n'a pas été prise à la suite de son intervention, mais en prévision de celle-ci et satisfaction lui est donnée sur ce point.

M. Julien Brunhes. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Brunhes, pour répondre à M. le ministre.

M. Julien Brunhes. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais qu'il n'y ait aucune confusion dans vos esprits sur la position des élus parisiens à propos du déficit de la Régie des transports parisiens. Ici, en mars 1948, nous étions réunis pour voter le statut de la régie. Depuis, malgré tous les efforts faits par cette régie, on n'a jamais pu obtenir des pouvoirs de tutelle qu'ils acceptent que les tarifs suivent le niveau des prix. Par conséquent, le déficit a vraiment comme cause essentielle des actes gouvernementaux. Pourquoi ? Pour plusieurs raisons dont une est simple, c'est que la carte hebdomadaire de transport de la R. A. T. P. a été incluse par un ministre des affaires économiques dans les 179 articles. Il se trouve, par conséquent, que le prix des transports parisiens intervient pour fixer le salaire minimum interprofessionnel garanti qui réagit dans toute la France.

Je conçois fort bien que nos collègues de province ne soient pas satisfaits de participer par des impôts au déficit des transports parisiens alors qu'eux-mêmes ont souvent beaucoup de mal à équilibrer le budget de leurs transports dans les grandes villes de France. (*Très bien ! au centre.*)

Il faut qu'ils comprennent également que ce sont les pouvoirs publics et non les élus de la Seine qui se sont opposés à ce que

les tarifs suivent l'augmentation du coût de la vie. Nous n'y sommes pour rien et nous demandons instamment au ministre non seulement de prendre ses responsabilités réglementaires découlant de l'ordonnance du 31 décembre dernier et du décret du 7 janvier, mais encore de retirer le plus tôt possible le prix de transport de la région parisienne de l'indice des 179 articles afin que la province ne puisse pas nous reprocher de faire monter ses salaires parce que les finances de nos régies de transport ne sont pas en équilibre.

C'est tout ce que j'avais à dire en souhaitant que le Gouvernement remplisse son devoir réglementaire et que, de plus en plus, on arrive à cet équilibre financier des transports parisiens que nous réclamons sans arrêt depuis dix ans, que nous avons tous réclamé, en particulier le 17 avril 1956, dans un grand débat où le ministre des travaux publics était notre collègue M. Pinton.

Il y a un nouveau système, un syndicat, un conseil d'administration qui n'est pas encore mis en place puisque seuls le président et le secrétaire général ont été nommés. Dans les premiers mois de l'année, essayons de trouver avec la régie une formule d'équilibre et les élus de la région parisienne seront les premiers à se féliciter à ne pas demander à leurs amis de province des sacrifices pour une régie des transports qui doit, comme les autres, équilibrer son budget. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. Auguste Pinton. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Pinton, pour expliquer son vote.

M. Auguste Pinton. Mes chers collègues, j'avoue que je suis fort embarrassé et un peu surpris de constater qu'au lieu d'une discussion sur le fond, nous ayons ici une discussion de forme.

Je ne saurais cacher ma surprise de constater, alors que nous protestons, justement selon moi, contre le fait que le Gouvernement tend à dépouiller le Parlement de ses prérogatives législatives, que, pour une fois qu'on nous fait un cadeau (*Très bien ! sur certains bancs au centre.*), même s'il est involontaire, nous le refusions. (*Protestations sur de nombreux bancs.*)

M. Pierre de La Gontrie. C'est un cadeau empoisonné !

M. Auguste Pinton. De toute manière, on pourrait justifier l'affirmation qu'en réalité nous avons parfaitement le droit de légiférer puisqu'il s'agit de crédits budgétaires.

Je ne veux pas insister, car je sais combien vous êtes fatigués. Pour terminer, je ferai au moins allusion au fond, en reprenant ce qui a été dit tout à l'heure par M. Brunhes. Si, selon moi, il est injuste de faire payer aux contribuables de province le déficit des transports de la région parisienne...

M. Jean-Marie Louvel. Très bien !

M. Auguste Pinton. ... il est une chose évidente, c'est qu'avant de faire payer aux collectivités locales de la région parisienne le déficit de leurs transports, il faut au moins leur donner le moyen de prendre leurs responsabilités et de prendre leurs décisions en toute conscience, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle. (*Très bien ! sur certains bancs à gauche.*)

M. Pierre Marcilhacy. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Marcilhacy, pour expliquer son vote.

M. Pierre Marcilhacy. Mes chers collègues, je demande à mon collègue M. Pinton de m'excuser, car je vais me trouver en face de lui, mais je dirai quelques mots de la question de principe.

Je vous demande deux minutes d'attention, car cela n'est pas, croyez-moi, querelle de juriste, c'est le fond même de l'application de la Constitution, dont vous voyez actuellement le craquement.

Ce n'est pas une mince formule ni une formule vaine que j'emploie. Pourquoi ? Eh bien ! il y a dans cette Constitution, monsieur le ministre, un vice fondamental contre lequel j'ai lutté au Comité consultatif constitutionnel et qui apparaîtra de jour en jour davantage. Dans la délimitation de la loi et du règlement on a procédé de la manière la plus simpliste consistant à faire une liste des matières réservées à l'une et à l'autre, comme le conseil d'Etat l'avait fait en ce qui concerne les actes du Gouvernement. On est arrivé au même résultat, c'est-à-dire à des impasses. Tout le monde cherche à agrandir ses prérogatives. L'exécutif veut mordre sur le législatif et je ne veux pas que le législatif cherche à mordre sur l'exécutif.

M. le rapporteur spécial. Très bien !

M. Pierre Marcilhacy. Voici pourquoi : chaque fois qu'il veut empiéter sur les attributions réservées au Gouvernement par l'article 37 de la Constitution, sur le domaine réglementaire, ou ce sont des os ridicules comme le statut des hôtesses de l'air...

M. le rapporteur spécial. Très bien !

M. Pierre Marcilhacy. ... ou une loi sur la vérification des carniers dans les départements d'Alsace et de Lorraine, ou des os empoisonnés, et j'ai l'impression que celui-ci en est un, que l'on nous donne à ronger.

M. le rapporteur spécial. Très bien !

M. Pierre Marcilhacy. Dans ces conditions, nous devons être vigilants sur les prérogatives que l'on nous a laissées, et si la V[e] République ne donne pas au pays la stabilité à laquelle il a bien droit, ce sera parce qu'on aura méconnu la prérogative essentielle du régime représentatif, qui a toujours été de dire le droit pour tous et non d'en laisser le privilège aux fonctionnaires. (*Applaudissements à l'extrême gauche, à gauche et sur de nombreux bancs au centre et à droite.*)

M. Georges Dardel. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Dardel, pour expliquer son vote.

M. Georges Dardel. J'avais déposé un amendement qui ne tenait pas compte de celui présenté par la commission des finances. Je me rallie, bien sûr, à cet amendement, mais je voudrais présenter à M. le ministre deux réflexions, car il ne m'a pas répondu à la suite de mon intervention.

Je le remercie d'avoir accepté de doubler la représentativité des collectivités départementales à la demande de nombreuses délégations. Mais j'invite nos collègues à réfléchir sur le fait que, si ces collectivités avaient trois représentants dans l'ancien conseil d'administration et si elles en auront cinq maintenant, la proportion n'a cependant guère changé puisque nous avions le cinquième des représentants et que nous en aurons le quart, ce qui signifie que les trois quarts seront aux mains de l'Etat !

M. le ministre. Non, les syndicats ne sont pas aux mains de l'Etat !

M. Georges Dardel. En effet, il y a une représentation des syndicats.

Je vous ferai remarquer, monsieur le ministre, car cette assemblée réclamera certainement la suppression de l'article 86 pour non-respect de la Constitution, que si ce vote a lieu et si vous êtes amené à prendre un décret, vous transformerez considérablement les finances de notre département et de la ville de Paris et vous ajouterez des charges très importantes, je l'ai dit ce matin, à nos finances. Ainsi, il faudra augmenter de 25 p. 100 les centimes additionnels, rien que pour combler le déficit des transports dans le département de la Seine.

Vous allez donc prendre une responsabilité et notre amendement a pour but de vous permettre de le faire, non pas en continuant à faire payer la province pour Paris mais, au contraire, en demandant que certaines catégories de Parisiens, qui bénéficient des transports parisiens, participent aussi aux déficits, c'est-à-dire par le moyen de la taxe de transport.

Je vous rappelle qu'en 1958, l'Etat a perçu 14 milliards sur les Parisiens, mais qu'il ne les a jamais donnés agissant ainsi comme il l'a fait pour le produit de la vignette automobile.

Ces crédits sont tombés dans la masse des recettes de l'Etat sans diminuer en rien le déficit des transports parisiens.

Il faudra que nos assemblées soient rapidement conduites à dire ce qu'elles veulent quant à la gestion des transports parisiens : si elles veulent que cette gestion soit confiée à ceux qui paieront, c'est-à-dire les Parisiens, et si elles veulent également que nous ayons la possibilité de gérer notre régie des transports parisiens en fonction des conditions économiques du département, c'est-à-dire en fonction des taxes ou des augmentations de tarif, suivant ce que demanderont les élus départementaux.

Cette question est pour nous très importante et très grave. Si on avait suivi certains errements, le produit des centimes additionnels aurait dû passer de 20 à 50 milliards dans un département qui a déjà des villes très imposées.

Je vous demande, mes chers collègues, de réfléchir et de demander avec nous au Gouvernement de ne rien faire avant d'avoir questionné les assemblées qui sont là pour légiférer. Puisqu'il est prouvé que cette ordonnance est inapplicable, qu'elle rend la vie impossible, qu'elle provoque le heurt des élus non sur des questions de principe mais sur des questions d'intérêt, qu'elle apporte la preuve qu'une décentralisation est indispensable il faut rendre aux élus la responsabilité d'une gestion dans un domaine qui leur appartient.

Je vous demande, mes chers collègues, de nous aider en demandant tous ensemble au ministre de ne rien faire sans

avoir posé la question de fond aux assemblées. (*Applaudissements à gauche.*)

M. André Monteil. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Monteil pour expliquer son vote.

M. André Monteil. Mesdames, messieurs, je voterai contre l'amendement proposé à l'article 86, d'abord pour des raisons de forme, et je rejoindrai l'excellent propos de M. Marcilhacy.

Je pensais que, dans une assemblée parlementaire, souvent victime des empiétements du Gouvernement qui tend de semaine en semaine à limiter ses pouvoirs, ne naîtrait pas une initiative pour les limiter encore dans ce domaine.

Il ne faut pas comparer la décision du comité constitutionnel concernant le dépôt d'une proposition de loi par deux de nos collègues à l'article 86. Il s'agissait, dans le cas auquel on faisait allusion, de limiter par une proposition de loi, donc un texte d'origine parlementaire, un décret pris par le Gouvernement; mais dans le cas qui nous intéresse, c'est le Gouvernement lui-même qui propose une disposition dans un domaine qu'il considère appartenir à la loi. Il est donc évident que les assemblées parlementaires avaient le droit de modifier par amendement un texte issu du Gouvernement.

En réalité, je crains que ce biais de la suppression de l'arcle 86 ne soit destiné à éviter des crises de conscience individuelles, voire des débats à l'intérieur des groupes.

C'est là que j'aborde le fond, car il y a un problème qui n'est pas résolu, mes chers collègues: pour l'année 1960, le déficit sera de 46 milliards et l'amendement de la commission des finances ne désigne pas les payeurs.

Le Gouvernement, s'il veut s'en tenir à ces chiffres budgétaires, va probablement reprendre par voie réglementaire la répartition: 30 p. 100 pour les collectivités publiques de la région parisienne, 70 p. 100 pour le budget général.

Alors, mes chers collègues, je m'étonne que n'ait pas été soulevé au Sénat, où siègent tant de représentants des collectivités locales de province, le problème de la décentralisation industrielle.

M. le président de l'Assemblée nationale nous rappelait dans une lettre que vous avez tous reçue, mes chers collègues, qu'un des facteurs, sinon le seul du moins un des facteurs essentiels qui entraînent la congestion monstrueuse de la région parisienne et l'accentuation du désert français, c'est que la capitale dispose d'une gamme de transports divers, commodes et adaptés, alors que les villes de province, pour équilibrer le budget de leurs tramways et de leurs autobus, sont obligées d'augmenter le prix des tickets et les impôts des contribuables par le vote de centimes.

Ainsi c'est deux fois que le contribuable paie: une fois pour équilibrer le budget des transports de leur région; une autre fois pour équilibrer celui des transports de la région parisienne. (*Applaudissements à droite, au centre et sur certains bancs à gauche.*)

Je reconnais volontiers que l'argumentation de nos collègues de Paris contient un élément parfaitement valable, à savoir qu'on leur demande de combler le déficit alors que la cause du déficit résulte de la carence du Gouvernement qui se refuse à assurer une gestion saine et équilibrée de leurs transports en commun. Je remercie mon ami M. Brunhes d'avoir si bien compris la réaction de la province. Mais le problème reste posé: notre assemblée va-t-elle admettre un déficit qui pour 1960 sera de 46 milliards et pour 1961 sera peut-être supérieur ? Où nous arrêterons-nous ? Il faut absolument que le Gouvernement prenne l'engagement de déposer lors de la prochaine session parlementaire un projet de loi concernant l'exploitation et assurant l'équilibre de la Régie des transports parisiens. Faute de quoi il nous sera impossible de résister aux protestations de nos mandants qui nous diront: en favorisant un bas tarif des transports dans la région parisienne, alors que dans nos provinces nous sommes obligés d'assurer l'équilibre, vous contribuez à accroître le déséquilibre économique entre la capitale et le désert français. Telle est la raison pour laquelle je ne voterai pas l'amendement de la commission des finances. (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.*)

M. Georges Marrane. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Marrane.

M. Georges Marrane. Il y aura trente-cinq ans dans quelques mois que je suis conseiller général de la Seine. (*Applaudissements sur tous les bancs.*)

Avant la guerre, M. Monteil devrait savoir cela, le réseau métropolitain était géré par le conseil municipal de Paris. Il était financièrement en équilibre. Les lignes de banlieue étaient gérées par le conseil général de la Seine, elles étaient également en équilibre financier, parce que le conseil général de la Seine avait la préoccupation d'assurer le fonctionnement des seules lignes vraiment indispensables et dont l'exploitation était rentable. Après la Libération, le Gouvernement a pris en mains, violant les libertés communales et départementales,...

M. Abel Durand. Vous avez alors fait partie du Gouvernement.

M. Georges Marrane. ... la gestion des services de transports du département de la Seine. (*Murmures au centre et à droite.*)

Ces transports sont gérés dans des conditions déplorables.

Pour vous en donner une idée, je rappelle qu'à Ivry, avant la guerre, fonctionnait des lignes d'autobus qui étaient rentables. Malgré mes nombreuses interventions, le conseil général étant maintenant absolument dépossédé, il a été impossible d'obtenir le rétablissement des lignes qui, avant la guerre, étaient bénéficiaires. Par contre de nouvelles lignes ont été créées qui ne transportent qu'un nombre de voyageurs insignifiant.

C'est donc le Gouvernement qui est responsable du déficit des transports de la région parisienne et puisque M. Monteil ne veut plus que les contribuables de la province paient pour le combler, alors rendez la gestion des transports de la région parisienne au conseil général et au conseil municipal de Paris.

En tout cas le Gouvernement doit payer le déficit qu'il a contribué à provoquer et je demande aux maires et aux conseillers généraux de cette assemblée, contrairement à l'initiative prise par M. Monteil, de faire voter l'amendement de la commission des finances, ce vote traduisant notre désir de rendre la gestion des services des transports aux assemblées de la région parisienne. (*Applaudissements à l'extrême gauche, à gauche, au centre et sur plusieurs bancs à droite.*)

M. Adolphe Chauvin. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Chauvin.

M. Adolphe Chauvin. Mes chers collègues, nous avions déposé, MM. Poher, Fosset et moi, un amendement que je retire naturellement pour nous rallier à l'amendement de la commission des finances. Je regrette pour ma part — je le dis très amicalement à mon ami M. Monteil — qu'il ait opposé dans cette affaire la province à Paris. (*Très bien!*)

Membre de l'office des transports depuis 1948, je peux indiquer que l'office a demandé constamment, depuis 1952, aux gouvernements successifs — il faut être loyal et ne pas accuser uniquement le Gouvernement d'aujourd'hui — de prendre des mesures pour rétablir l'équilibre financier de la Régie autonome des transports parisiens. Nous nous sommes toujours heurtés au silence; je ne dirai même pas à un refus, on nous a ignorés. Je suis heureux aujourd'hui que le Sénat manifeste sa volonté qu'il soit mis fin à une situation qui n'a que trop duré. Mais, monsieur le ministre, j'ai le devoir de protester, car dans l'article 86, vous prenez des mesures qui lèsent des collectivités locales.

Sur ce point, mes chers collègues, je voudrais que vous soyez très attentifs. Le Gouvernement n'a pas pris, à cause d'une politique économique que les collectivités locales n'ont pas à juger, les dispositions qui s'imposaient pour rétablir l'équilibre de la Régie. Aujourd'hui, alors qu'une ordonnance est parue le 7 janvier 1959, fixant la participation des collectivités locales à 20 p. 100, le Gouvernement, insensiblement, propose 30 p. 100. J'imagine que demain ce sera 40 ou 50 p. 100. Il y a là un précédent très dangereux. Prenons garde. Si nous laissions le Gouvernement s'engager dans cette voie, demain toutes les collectivités pourraient progressivement se voir transférer des charges qui ne sont pas les leurs.

Ce serait trop facile, monsieur le ministre. Ce qui est de la responsabilité du Gouvernement, pour désagréable qu'elle soit, doit l'y demeurer. Je le répète, c'est une succession mauvaise qui vous a été laissée. Il faut aujourd'hui envisager des mesures. C'est à vous, Gouvernement, de les prendre et de les supporter.

Personnellement, je me rallie à la proposition qui a été faite, en demandant que cette question des transports dans la région parisienne — c'était l'objet de mon vœu — vienne en discussion devant nos assemblées. Un projet de loi doit leur être présenté, portant réorganisation des transports de la région parisienne, car l'ordonnance du 7 janvier 1959 risque d'être aussi inefficace que la loi de mars 1948. Sans doute le syndicat des transports comptera-t-il six membres au lieu des vingt-deux de l'office, mais son fonctionnement ne sera pas meilleur: en effet si les représentants des pouvoirs publics reçoivent des consignes du Gouvernement de ne pas voter les mesures qui s'imposent pour rétablir l'équilibre, le déficit continuera comme par le passé; il faut encore une fois que vous preniez vos responsabilités et que cesse cette situation. (*Applaudissements.*)

M. Auguste-François Billiemaz, *rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Auguste-François Billiemaz, *rapporteur pour avis.* La commission des affaires économiques et du plan avait présenté un amendement qui avait surtout pour objet de défendre les collectivités locales contre l'emprise du Gouvernement et de prier le Gouvernement de préparer une loi qui tienne compte de la situation des transports parisiens. Elle n'avait évidemment pas connaissance alors de l'amendement présenté par la commission des finances. Maintenant il en va autrement et elle aurait mauvaise grâce à ne pas accorder ce que le Gouvernement vient d'accepter, c'est-à-dire de s'en remettre à la sagesse de l'assemblée sur cet amendement (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande la parole ?

Je mets aux voix l'amendement, accepté par le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. En conséquence l'article 86 est supprimé et tous les amendements afférents à cet article tombent du même coup.

— 7 —

EXCUSE

M. le président. M. Georges Cogniot s'excuse de ne pouvoir assister à la suite de la séance de ce jour.

— 8 —

LOI DE FINANCES POUR 1960

Suite de la discussion de la deuxième partie d'un projet de loi.

M. le président. Conformément à la décision prise précédemment par le Sénat, nous allons examiner les dispositions du projet de loi de finances concernant les anciens combattants.

Anciens combattants.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. Marcel Pellenc, *rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation.* Mes chers collègues, les présidents de tous les groupes politiques du Sénat ainsi que les membres des commissions des finances et des affaires sociales de notre assemblée ont chargé votre rapporteur général de faire en leur nom, à propos du budget des anciens combattants, une brève communication et de vous faire une proposition.

Se faisant ainsi le porte-parole de tous les groupes politiques de cette assemblée et des deux commissions intéressées, votre rapporteur général rappelle qu'à plusieurs reprises depuis l'ouverture de la session parlementaire, tant à l'occasion des questions posées au Gouvernement que récemment encore à l'occasion d'amendements apportés à la présente loi de finances, amendements liés à la perspective d'une solution du problème posé par le rétablissement de la retraite des anciens combattants, notre assemblée quasi-unanime a manifesté clairement son désir de voir résoudre d'une façon satisfaisante cette irritante question. (*Applaudissements unanimes.*)

C'est la raison pour laquelle, mes chers collègues, la commission des finances, soucieuse de répondre par une contribution active au vœu du Sénat, a recherché, au cours de ses multiples séances de travail, le moyen de dégager, dans le cadre du projet de budget qui nous est actuellement soumis, des crédits permettant de rétablir, tout au moins pour les anciens combattants de la guerre 1914-1918, la retraite intégrale au cours de l'année 1960.

C'est ainsi que votre rapporteur général vous a proposé, pour les articles 16 et 19 de la loi de finances, des amendements que vous avez approuvés à la quasi-unanimité, amendements dont la conséquence a été de dégager deux milliards de crédits — sans qu'aucun préjudice en résulte, bien au contraire, pour les collectivités locales — dans le programme d'électrification auxquelles cette somme devait concourir selon un mécanisme qui était plus onéreux que celui qui était antérieurement en vigueur.

Votre commission vous a proposé ensuite, n'ayant pas la possibilité de prendre elle-même, en vertu des règles constitutionnelles, cette décision, d'adopter un amendement autorisant le Gouvernement à utiliser les deux milliards ainsi dégagés, concurremment avec les crédits déjà inscrits au budget, au rétablissement de la retraite des anciens combattants de la guerre 1914-1918.

C'est alors que le Gouvernement, en séance d'abord, devant votre commission des finances ensuite, se référant à des dispositions qui visent la procédure applicable à nos débats financiers, s'opposa à notre amendement, nous obligeant en fait à le retirer.

Dans ces conditions, votre commission des finances, de même d'ailleurs que votre commission des affaires sociales, n'a pas cru devoir procéder à l'examen au fond du budget des anciens combattants et, par un amendement qui vous a été soumis et qu'elle vous demandera de voter, elle vous invite à repousser ce budget. (*Applaudissements unanimes.*)

En vous faisant cette proposition par la bouche du rapporteur général, les présidents de tous les groupes politiques de cette assemblée et vos deux commissions obéissent à des préoccupations dont vous apprécierez certainement la légitimité.

En ce qui concerne le fond même du problème, le budget des anciens combattants est réputé voté à l'Assemblée nationale en raison des conséquences mêmes qui s'attachent au rejet de la motion de censure.

Il convient donc que le Sénat prenne une position qui conduise, en ce qui concerne ce budget, à une navette entre les deux assemblées, ce qui permettra à ces assemblées de rechercher toutes les possibilités d'un accord avec le Gouvernement dans le délai constitutionnel qui nous est imparti. Cet accord peut, au surplus, être facilité si le Gouvernement se montre compréhensif à ce fait nouveau que, grâce à l'action de notre assemblée, il y a maintenant deux milliards disponibles qui resteraient pratiquement sans emploi, si l'on ne leur donne pas une affectation déterminée.

M. Jacques Boisrond. Cela est facile !

M. le rapporteur général. Cette éventualité ne semple pas devoir être retenue, car il paraît résulter des débats à l'Assemblée nationale, si l'on ne trahit pas la pensée du Premier ministre, que le problème des anciens combattants serait considéré comme un problème prioritaire par le Gouvernement et que ce dernier s'efforcerait de le régler dès que les possibilités financières le permettraient.

MM. les présidents de groupes et vos deux commissions ont estimé, par ailleurs, en ce qui concerne l'ordonnance même de nos débats, que ces derniers gagneraient en dignité et serviraient au mieux le prestige de notre assemblée si, après ce bref exposé fait objectivement à cette tribune pour faire le point de la situation, nous prenions notre décision sans l'entourer de toutes ces considérations que chacun d'entre nous pourrait évidemment développer à bon droit à cette tribune, mais qui n'ajouteraient certainement rien à la portée psychologique de notre geste si nous voulons que ce dernier soit simple, clair et marque une volonté bien déterminée. (*Applaudissements unanimes.*)

Cela évitera au surplus, mes chers collègues, des prises de position trop tranchées qui rendraient certainement plus difficile dans l'avenir la recherche d'une solution que nous désirons tous ardemment voir adoptée dans le cadre du présent budget et pour laquelle il suffit maintenant, de part et d'autre, d'un peu de bonne volonté.

Aussi, mes chers collègues, au nom de tous les présidents de groupes politiques et au nom des deux commissions des finances et des affaires sociales, votre rapporteur général vous propose-t-il de ne pas instituer une discussion générale sur ce problème qui ne suscite que trop de résonances douloureuses dans le pays et vous demande de vous prononcer immédiatement sur l'amendement qui vous est présenté. (*Nouveaux applaudissements unanimes.*)

Les présidents de groupes et vos commissions unanimes pensent que c'est ainsi que seraient le mieux conservées les possibilités de résoudre cette question dans les jours qui vont suivre. C'est ainsi que nous travaillerons le mieux à la défense des intérêts matériels mais surtout des intérêts moraux des anciens combattants auxquels le Sénat unanime a toujours et en toutes circonstances rendu l'hommage public qu'ils méritaient. (*Vifs applaudissements sur tous les bancs.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des anciens combattants. (*Exclamations.*)

Voix nombreuses. Ce n'est pas la peine !

M. Raymond Triboulet, *ministre des anciens combattants et victimes de guerre.* Monsieur le président, messieurs les séna-

teurs, j'étais venu devant votre Assemblée avec un dossier impressionnant et des collaborateurs techniques qui auraient pu m'apporter les documents nécessaires...

M. Bernard Chochoy. Il fallait venir avec des crédits !

M. le ministre des anciens combattants. ... si vous m'aviez posé différentes questions sur les quelque 300 milliards de crédit qui sont aujourd'hui en discussion.

Me souvenant, comme ancien parlementaire, des rapports nombreux que j'ai été appelé à déposer devant une autre assemblée sur des budgets dont on discutait successivement les articles, — j'éprouve peut-être quelque nostalgie, mais, sans même en faire état — je regrette avec vous que cette discussion de crédits importants ne puisse pas se dérouler suivant une méthode plus normale.

Je comprends parfaitement l'esprit dans lequel est intervenu M. le rapporteur général et son désir de faciliter des discussions ultérieures. Je voudrais simplement en ce cas me borner, pour éclairer précisément ces discussions ultérieures sur un certain nombre de points, répondre très brièvement, en dix minutes au maximum, à quelques arguments techniques exposés par les deux rapporteurs spéciaux à l'appui de l'amendement proposé, dans les rapports qui ont été distribués et qui m'ont été remis. J'agis ainsi, si vous le voulez, par conscience ministérielle. (*Exclamations.*)

Voix nombreuses. Tout le monde est d'accord, ce n'est pas la peine !

M. le président. Je vous en prie, laissez parler M. le ministre.

M. le ministre. Je fais appel à votre courtoisie...

M. Bernard Chochoy. Il ne s'agit pas de courtoisie !

M. le ministre. ... car, en agissant ainsi, je ne prétends aucunement préjuger de votre vote. (*Interruptions.*)

Un sénateur à gauche. Vous le connaissez !

M. le ministre. Je ne prétends pas davantage m'opposer à la méthode qui vient d'être proposée par M. le rapporteur général.

Un sénateur à gauche. Alors ?

M. le ministre. Mais, lui ayant rendu visite avant ce débat, je lui ai exposé que, sur un certain nombre de points techniques, il me semblait utile d'apporter des précisions. Il en est tombé d'accord. Je pense que ces lumières budgétaires vous seront utiles.

Dans son rapport sur le problème de la retraite, M. Montaldo fait état du chiffre de 3 milliards et demi et indique que le rétablissement total de la retraite coûterait 5 milliards et demi.

Les chiffres que je vais donner à M. Montaldo sont uniquement ceux qui ont servi au ministère des finances et au ministère des anciens combattants, mais il peut parfaitement en discuter le bien-fondé. Voici où nous différons ; M. Montaldo parle de 575.000 anciens combattants privés de la retraite.

M. Georges Marrane. Il n'a rien dit !

M. le ministre. Vous avez sûrement lu son rapport, mon cher collègue. Or, le chiffre de 575.000 est celui des anciens combattants âgés de plus de soixante-cinq ans. Contrairement à ce qu'a écrit dans son rapport M. Montaldo, il convient d'y ajouter les anciens combattants âgés de moins de soixante-cinq ans qui ont été privés de leur retraite. Donc, le rétablissement total de la retraite suppose un crédit plus élevé que celui indiqué par M. Montaldo puisqu'il atteindrait 7.500 millions, d'après les calculs du ministère des anciens combattants, et 8.500 millions, d'après les calculs du ministère des finances, car nous différons dans le calcul des bénéficiaires, je le signale pour être tout à fait exact. (*Interruptions sur de nombreux bancs.*)

Un sénateur à gauche. Ne commençons pas la discussion !

M. le ministre. Je pense précisément que, pour les discussions ultérieures, il est utile que vous connaissiez ces chiffres. (*Nouvelles interruptions.*)

Je passe maintenant à l'argument principal de M. Fournier en ce qui concerne les structures de notre ministère. (*Exclamations.*) J'ai lu avec une certaine curiosité les arguments d'ordre purement financier du rapporteur de la commission des affaires sociales. En effet, c'est la thèse de l'inspection des finances sur notre ministère qui a été reprise par M. Fournier. Il nous reproche une grande disparité de département à département. Je limiterai maintenant ma réponse à cette critique de M. Fournier et à celle de M. Montaldo sur les vœux en matière de pensions. En vérité, ces précisions pourront faciliter dès maintenant les discussions entre les deux Assemblées. (*Exclamations.*)

M. le président. Mes chers collègues, on a rappelé tout à l'heure au banc de la commission la courtoisie qui est de règle dans notre Assemblée. Je vous prie donc, c'est le président de séance qui vous le demande, d'écouter le ministre avec la déférence que nous lui devons. Il parle, c'est son droit strict. Il a dit au Sénat qu'il ne donnerait que de brèves explications. Nous sommes tous en séance depuis deux heures de l'après-midi. Je vous demande de l'écouter en silence. (*Applaudissements au centre et sur divers bancs à droite.*)

M. Bernard Chochoy. Les rapporteurs n'ont rien dit !

M. le ministre. Mes chers collègues, précisément sur le plan des réponses adressées par l'inspection des finances et que reprend M. Fournier à l'égard de notre ministère, je voudrais rappeler que la structure du ministère comprend, d'une part, un service d'office dans chaque département. Mais, d'autre part, pour tout ce qui peut être traité sur dossier, notre politique, depuis 1950 — nous ne faisons que suivre ce qui a été fait par nos prédécesseurs — est une politique de régionalisation. Selon moi, les critiques adressées par M. Fournier, reprenant celles de l'inspection des finances, ne viennent que du fait que la régionalisation n'a pas encore porté tous ses fruits.

Les rapporteurs ont reconnu que la régionalisation avait permis déjà de rattraper un très gros retard. Je crois que, dans l'instruction des dossiers, les différences de département à département signalées par M. Fournier pourraient être très heureusement corrigées par la poursuite de la politique de régionalisation et je donne l'assurance à M. Montaldo et à votre Assemblée que cette politique sera poursuivie. D'ailleurs, un décret sur les soins gratuits vient de paraître au *Journal officiel* du 5 décembre, et ce décret poursuit la régionalisation. Je crois que c'est la meilleure réponse que nous puissions faire.

Ma dernière observation portera sur les modifications au code des pensions. M. Montaldo nous demande des précisions. C'est précisément par courtoisie à l'égard du Sénat que j'ai voulu les apporter.

Il me demande quelles sont nos intentions à l'égard des aveugles, des bi-amputés et des bi-impotents. Puis-je lui signaler que, précisément, parmi les demandes que j'avais présentées pour le budget de 1960, celles-ci venaient aussitôt après celles concernant les veuves, qui ont été en partie satisfaites. J'ai l'assurance du ministère des finances que ces demandes des aveugles, des bi-amputés et des bi-impotents recevront bientôt satisfaction. (*Bruit.*)

Voici, mes chers collègues, les réponses que je tenais à faire sur trois points essentiels du rapport. Je voudrais, pour terminer, vous dire que dans le rapport de M. Montaldo, il est très justement fait mention de l'ensemble des mesures nouvelles qui figurent dans ce budget. Néanmoins, M. Montaldo indique, qu'à peu de chose près, ce budget reconduit le précédent. Or, précisément, la liste en six points qu'il donne, dans son rapport, des mesures nouvelles, vient contredire cette affirmation.

Certes, il y a le problème de la retraite. Nous en avons abondamment débattu et, selon la procédure que vous voulez instituer, il en sera encore abondamment débattu.

Mais, en dehors de ce problème, les 300 milliards de crédits inscrits à notre ministère intéressent tous les anciens combattants au premier chef, car ne croyez pas que, dans les milieux d'anciens combattants, la retraite soit l'unique objet des préoccupations des mutilés, des amputés ou des aveugles. (*Vives protestations sur de nombreux bancs à gauche, au centre et à droite. — Bruit prolongé.*)

Ceci n'est pas vrai, ceci n'est pas exact !

A gauche. Assez, assez !

M. Edmond Barrachin. Démission !

M. le ministre. Dans ces conditions, le milliard de mesures nouvelles que contient ce budget est, vous le savez, dans les milieux d'anciens combattants, considéré, la retraite étant laissée de côté, comme un très heureux redressement.

J'entendais, il y a un instant, un aimable collègue parler de démission. Je parle à M. Barrachin. Il devrait se souvenir qu'en 1955 j'ai donné l'exemple d'un ministre qui savait démissionner quand les intérêts supérieurs du pays étaient en cause. Il s'agissait du Maroc.

M. Edmond Barrachin. Pour un pourfendeur de la IVe République, vous oubliez que vous en avez largement profité !

M. le président. Pas de colloque, je vous en prie. Veuillez conclure, monsieur le ministre.

M. le ministre. Aujourd'hui je demande que l'on consulte précisément les associations d'anciens combattants qui apprécient parfaitement — le problème de la retraite exclu — ce que contient ce budget. Elles vous diront toutes qu'elles souhaitent que l'on continue cette action.

A propos du problème de la retraite, vous voulez actuellement émettre un vote portant sur l'ensemble du budget. Je n'y fais pas, bien entendu, d'objection. (*Rires et exclamations sur de nombreux bancs.*)

Je tiens cependant à vous signaler que le Premier ministre m'a fait savoir, en cours du débat, qu'il demandait à la commission des finances de bien vouloir entendre le secrétaire d'Etat aux finances, M. Giscard d'Estaing, car il avait l'intention d'opposer l'irrecevabilité de l'article 42 de la loi organique.

En ce qui me concerne, je resterai toujours à votre disposition pour discuter du budget dont j'ai la charge ; mais, sur ce problème d'irrecevabilité, je dois laisser la parole à M. le secrétaire d'Etat aux finances actuellement retenu devant l'Assemblée nationale (*Exclamations à gauche*) et qui demande à être entendu par la commission des finances.

Sur de nombreux bancs. Au vote, au vote !

M. le ministre. Mes chers collègues, j'avais mission de vous demander cette audition de M. le secrétaire d'Etat devant la commission des finances. Je l'ai accomplie. Vous sentez parfaitement que le rôle que je remplis aujourd'hui n'est agréable, ni pour vous sans doute, ni pour moi (*Applaudissements sur quelques bancs à droite.*)...

Au centre. Alors abrégeons !

M. le ministre. Je crois avoir bonne conscience, j'ai le sentiment d'avoir fait le maximum pour les intérêts des anciens combattants.

M. Georges Marrane. Rétablissez la retraite !

M. le ministre. C'est à vous maintenant de juger ! (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je donne lecture de la partie de l'état F concernant les anciens combattants et victimes de la guerre.

Anciens combattants et victimes de la guerre.

ETAT F

(*Mesures nouvelles.*)

« Titre III, moyens des services : 4.122.894 NF. »

« Titre IV, interventions publiques : 25.009.800 NF. »

Je suis saisi de deux amendements identiques présentés, le premier, n° 58, par M. Marcel Pellenc, au nom de la commission des finances, le second, n° 57, par M. Jean-Louis Fournier, au nom de la commission des affaires sociales.

Tous deux tendent à supprimer l'ensemble des crédits afférents au ministère des anciens combattants et victimes de la guerre et, en conséquence :

1° A retrancher des crédits figurant au titre III, Anciens combattants, un montant de 91.863.882 NF, et à les ramener à — 87.740.988 NF ;

2° A retrancher des crédits figurant au titre IV, Anciens combattants, un montant de 3.108.727.701 NF, et à les ramener à — 3.083.717.901 NF.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix ces deux amendements identiques.

Je suis saisi de deux demandes de scrutin public émanant, l'une de la commission des finances, l'autre du groupe socialiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

Le scrutin sera ouvert dans cinq minutes.

(*Le scrutin a lieu.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*Il est procédé au comptage des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin (n° 58) :

Nombre des votants	247
Nombre des suffrages exprimés	247
Majorité absolue des suffrages exprimés	124
Pour l'adoption	247

Le Sénat a adopté. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

La commission des finances demande que la discussion des articles 56 et 57 soit renvoyée à samedi prochain.

M. le rapporteur général. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. Mes chers collègues, votre commission des finances doit se réunir à 21 h 45 pour entendre M. Buron, qui a demandé le renvoi en commission des dispositions concernant le fonds routier. Elle pense dans ces conditions accélérer nos travaux, ce qui permettra de reprendre les délibérations en séance publique à 22 h 15. Elle vous propose, en conséquence, de vous réunir à 22 h 15 pour la suite de la discussion du budget des travaux publics ; après quoi nous procéderions à la discussion du budget de l'aviation civile, que nous conduirions jusqu'à son terme.

Cela m'amène à vous demander, pour que ce terme ne soit pas trop avancé dans la nuit, étant donné que demain de très bonne heure se réunit une conférence des présidents et que nous devons reprendre nos travaux en séance publique à dix heures, de vouloir bien, si vous vous faites inscrire dans le débat, être aussi brefs que possible dans vos exposés. (*Applaudissements.*)

M. le président. Vous avez entendu la proposition de M. le rapporteur général. Vous permettrez au président de s'associer à l'appel qu'il vient d'adresser aux divers orateurs qui se succéderont cette nuit à la tribune.

Il n'y a pas d'opposition à la proposition de M. le rapporteur général ?...

Cette proposition est adoptée.

En conséquence, la séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures cinquante-cinq minutes, est reprise à vingt-trois heures, sous la présidence de M. Gaston Monnerville.*)

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

M. le président. La séance est reprise.

— 9 —

CONGES

M. le président. Mme Suzanne Crémieux, MM. Edouard Barrachin et Pierre de Villoutreys demandent un congé pour raison de santé.

M. Gustave Alric demande un congé en vue de participer aux travaux de l'Assemblée parlementaire européenne.

Conformément à l'article 34 du règlement, le bureau est d'avis d'accorder ces congés.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Les congés sont accordés.

— 10 —

LOI DE FINANCES POUR 1960

Suite de la discussion de la deuxième partie d'un projet de loi.

M. le président. Nous reprenons la discussion des dispositions du projet de loi de finances concernant les travaux publics et les transports.

I. — **Travaux publics et transports** (*suite*).

[*Article 71.*]

M. le président. Il nous reste à examiner l'article 71 du projet de loi qui avait été renvoyé à la commission.

La parole est à M. le rapporteur général.

M. Marcel Pellenc, *rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.* Mes chers collègues, votre commission des finances, par ses délibérations, a retardé un peu la reprise de la séance publique, mais elle croit, tout compte fait, qu'elle vous épargnera beaucoup de temps (*Applaudissements*), car elle a discuté, d'une part avec le Gouvernement, des objections présentées par celui-ci en ce qui concerne les amendements proposés à l'article 71, d'autre part avec notre collègue M. Bouquerel, qui était le porte-parole de la commission des affaires économiques, des conditions dans lesquelles nous pourrions présenter, commission des finances et commission des affaires économiques, un amendement commun. Le Gouvernement ayant invoqué l'article 18 de la loi organique, votre commission des finances a reconnu à une majorité, qui était presque une unanimité, que cet article 18 n'était pas applicable et a décidé de déclarer recevable l'amendement qui vous était présenté.

En fin de séance de commission nous avons été avisés que le Gouvernement avait l'intention d'invoquer l'article 42 de la loi de finances et évidemment pour ne pas retourner encore en commission nous avons, si je puis dire par provision, examiné les dispositions de cet article. Avec la même quasi-unanimité, votre commission des finances a déclaré que cet article 42 n'était pas applicable à l'amendement en question et a, en conséquence déclaré cet amendement recevable. Votre président mettra tout à l'heure aux voix cet amendement.

Je vous indique d'une manière très sommaire à quoi il correspond. Il n'est pas nécessaire de faire pour cela de grands discours. C'est une question que nous connaissons tous parfaitement. Nous l'avons d'ailleurs évoquée au début de la discussion générale, mon collègue Bouquerel et moi-même, lorsque nous avons abordé l'article 11 de la présente loi de finances. (*Applaudissements.*)

Il suffit donc que je vous rappelle maintenant sommairement à quoi correspondent les trois paragraphes de cet amendement. Le premier paragraphe a pour effet de restituer au fonds routier le volume global des ressources normales qui doivent lui revenir d'après les textes législatifs de base qui l'ont institué, en rajeunissant un peu les pourcentages et les mécanismes de prélèvement, car depuis le moment où le fonds a été créé l'impécuniosité de l'Etat a conduit à établir des taxes nouvelles sur l'essence, taxes auxquelles ne s'applique pas le prélèvement de 22 p. 100 envisagé initialement pour alimenter ce fonds. Par conséquent, à l'heure présente, nous pouvons, pour rajeunir le mécanisme du fonds routier, fixer le taux du prélèvement qui l'alimente à 11 p. 100 des taxes qui frappent actuellement les carburants routiers. Il n'y a par conséquent rien de changé en ce qui concerne les ressources normales que le fonds a la vocation de recevoir.

Dans le paragraphe 2, nous précisons la répartition des crédits, dont le fonds disposera, après le relèvement, effectué exceptionnellement cette année encore, sur les ressources qu'il aura encaissées. Ce deuxième paragraphe a pour effet de rétablir le taux de 64 p. 100 our la voirie nationale, de 11 p. 100 pour la voirie départementale, de 18 p. 100 pour les tranches communale et rurale et de 7 p. 100 pour la tranche urbaine des ressources que distribuera le fonds routier. Quant au paragraphe 3, il a pour objet de rappeler, pour l'avenir, au Gouvernement cette règle qui a été si souvent méconnue, que le fonds doit continuer à fonctionner selon les règles fixées par la loi du 30 décembre 1951 et les textes qui l'ont complétée. Cette loi c'est l'acte juridique de naissance de ce fonds spécial, auquel nous sommes tous uniformément attachés et c'est cela que, d'une façon plus étroite, nous voulons consacrer.

Ce sont ces dispositions que, en plein accord avec mon ami Bouquerel, qui est le porte-parole de la commission des affaires économiques, votre commission des finances vous demande maintenant sans plus tarder d'adopter. (*Vifs applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Le Gouvernement a décidé de continuer à opposer à cet amendement l'article 18 et l'article 42 de la loi organique. Je ne plaide pas les raisons pour lesquelles il oppose ces deux articles à l'amendement qui est actuellement en discussion. Nous l'avons expliqué à la commission des finances. Je ne veux pas retarder le débat, mais je tiens à faire toutes réserves sur les conséquences qu'un tel vote pourrait avoir.

M. le président. Cet amendement porte désormais le n° 76 rectifié. Présenté par M. Marcel Pellenc au nom de la commission des finances et par M. Amédée Bouquerel au nom de la commission des affaires économiques, il tend à rédiger comme suit l'article 71 :

« I. — Il est ouvert dans les écritures du Trésor un compte d'affectation spéciale intitulé « Fonds spécial d'investissement routier » géré par le ministre des travaux publics et des transports et le ministre de l'intérieur.

« Ce compte retrace :

« En crédit, le produit d'un prélèvement de 11 p. 100 sur la taxe intérieure sur les carburants routiers ;

« En débit, les dépenses d'amélioration des voiries nationale, départementale et urbaine, les dépenses d'amélioration et de remise en état de la voirie communale et rurale ainsi que les dépenses de reconstruction des ponts détruits par faits de guerre.

« II. — Le produit du prélèvement de 11 p. 100 visé au paragraphe précédent est réparti entre les différentes voiries, ainsi qu'il suit :

« Voirie nationale : 6,4 p. 100.
« Voirie départementale : 1,1 p. 100.
« Voirie communale :
« Tranche communale et rurale : 1,8 p. 100.
« Tranche urbaine : 0,7 p. 100.

« III. — Les modalités de fonctionnement du fonds spécial d'investissement routier restent fixées par la loi n° 51-1480 du 30 décembre 1951 et les textes qui l'ont modifiée ou complétée. »

M. le rapporteur général. Cet amendement, monsieur le président, est présenté par moi-même au nom de la commission des finances et par M. Bouquerel au nom de la commission des affaires économiques.

M. le président. Après avoir été déclaré recevable par la commission des finances. Je crois, monsieur le rapporteur général, pouvoir ajouter cette importante précision.

M. le rapporteur général. Parfaitement, monsieur le président.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. L'article 71 est donc ainsi rédigé.

Nous en avons terminé avec la première partie du budget des travaux publics.

II. — Aviation civile et commerciale.

M. le président. Nous abordons maintenant la deuxième partie de ce même budget, qui est relative à l'aviation civile.

Dans la discussion d'ensemble la parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Yvon Coudé du Foresto, *rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.* Messieurs les ministres, mes chers collègues, je pense que le budget que je suis chargé de rapporter devant vous ce soir soulèvera moins de passion que ceux que nous avons déjà examinés aujourd'hui.

Pour ma part, je ne compte pas citer de chiffres. Vous avez à votre disposition mon rapport qui a été imprimé et distribué. Je vais donc me borner à tirer devant vous la philosophie de ce que contient mon rapport sur l'aviation civile.

En fait, ce budget traduit cinq sortes de préoccupations. Tout d'abord l'avènement du transport à réaction par biréacteur ou quadriréacteur et l'évocation, timide encore mais tout de même sous-jacente, des perspectives du transport supersonique.

Cet avènement entraîne un certain nombre de conséquences. En premier lieu dans la formation du personnel. Je rappelle, à ce sujet que c'est *Air France*, en vertu d'un contrat qui lie cette société à l'Etat français, qui est chargée de la formation des pilotes de lignes. J'ai indiqué dans mon rapport que, pour l'entraînement sur les quadriréacteurs Boeing, il avait été impossible d'envisager l'utilisation du terrain d'Orly dont le ciel était trop encombré et j'avais précisé qu'Air France projetait l'entraînement à Dakar. En réalité, après des pourparlers assez longs et laborieux avec les militaires, l'entraînement va se faire à Istres. Je pense que ce sera assez heureux, pour les finances publiques et également pour la formation plus rapide des pilotes.

Toujours sur ce chapitre de l'avènement du transport à réaction, nous devons envisager actuellement des équipements météorologiques et des équipements de base entièrement différents de ceux en usage dans le passé. Des accords internationaux ou à tout le moins européens ont dû intervenir en ce qui concerne la sécurité. C'est ainsi qu'a été mis à l'étude Euro-contrôle et je serais heureux si M. le ministre des travaux publics pouvait nous dire où en est la création de cet organisme qui fonctionne en fait mais à ma connaissance pas encore en droit.

Toujours sur le même sujet, la création d'Air-Union que j'avais évoquée quand j'avais rapporté le dernier budget de l'aviation civile et dont il a été question cette année au moment où nous

avons discuté de la loi-programme doit permettre, dans un avenir que nous espérons prochain, de faire face à la concurrence de compagnies tentaculaires que je ne nommerai pas, mais que nous connaissons tous. Air-Union doit permettre d'améliorer, par la création de véritables pools de vente de billets, par la création d'agences communes, les conditions de remplissage d'avions très coûteux à l'heure actuelle et qui ne peuvent devenir rentables que par un coefficient de remplissage le plus élevé possible. Air-Union devra peut-être même aller plus loin, en mettant en commun certaines méthodes de réparation.

A ce sujet, monsieur le ministre, nous avons été un peu émus de constater que la K. L. M. n'avait pas, jusqu'à présent, adhéré à Air-Union. D'après les renseignements que nous avons obtenus, il semble que l'optique de la K. L. M. ait depuis peu légèrement varié et que cette compagnie soit maintenant plus disposée à faire des propositions acceptables. Mes chers collègues, vous savez que la K. L. M. n'avait pas voulu entrer dans Air-Union car elle estimait insuffisante la part en pourcentage qui lui était faite. De même, certaines critiques avaient été enregistrées, en France, quant au pourcentage accordé à l'Allemagne. Il faut cependant tenir compte du fait que l'Allemagne constitue un réservoir considérable, un potentiel de voyageurs qui ne peut manquer de se révéler au cours des années prochaines. Par conséquent, si Air France bénéficie actuellement d'un pourcentage extrêmement important sur le trafic aérien européen, ce pourcentage ne peut que diminuer dans l'avenir, la Lufthansa devant prendre la place qui lui revient naturellement sur le marché européen.

La deuxième préoccupation qui se traduit dans ce budget est constituée par les relations de la métropole et de la Communauté.

Monsieur le ministre, je suis obligé d'évoquer votre mémorandum du 10 août 1959 et l'émotion qu'il a suscitée chez un certain nombre de Français, en particulier parmi le personnel de la Compagnie nationale. Je vous rappelle, mes chers collègues, qu'il s'agit, dans ce mémorandum, d'accorder une vocation internationale plus marquée et plus poussée à la compagnie Air France, et au contraire, d'accorder une vocation plus marquée à l'U. A. T. sur les lignes qui pourraient être créées dans les Etats de la Communauté.

Monsieur le ministre, je ne voudrais pas vous poser des questions trop indiscrètes sur les motifs qui ont amené à rédiger ce mémorandum, mais j'ai l'impression que ce sont des motifs plus politiques et psychologiques que techniques. Quoi qu'il en soit, nous pensons que ce texte peut arriver à créer des conditions favorables d'exploitation, à une condition absolue, c'est qu'il soit appliqué avec une bonne foi totale par tous les partenaires. En particulier, nous ne voudrions pas — cela n'est pas une marque d'hostilité envers une compagnie quelconque — que l'une des compagnies cherchât, par le truchement des facilités qui lui sont accordées par le mémorandum, soit à susciter des créations qui ne seraient pas absolument nécessaires, soit à employer des méthodes lui permettant d'assurer le ramassage des voyageurs au bénéfice de ses lignes long courrier desservant l'Afrique Noire à partir de la métropole.

Si vous me permettez également de manifester une inquiétude, je vous dirai que l'annonce de la résiliation de l'achat de *Boeing* ou de *DC* 8 par la compagnie ainsi favorisée et l'annonce également de l'achat de *Comet* IV par la même compagnie ont créé une certaine inquiétude parmi les deux autres partenaires qui sont parties prenantes dans les accords prévus dans votre mémorandum.

Sur le chapitre des relations entre la métropole et la Communauté, il existe entre les sociétés privées et les sociétés nationalisées d'autres accords, aussi bien sur les lignes de Madagascar et de la Réunion, qui sont partagées par moitié pour le trafic entre la T. A. I. et Air France, et sur les lignes d'Afrique Noire, pour lesquelles il existe des accords moitié moitié entre l'U. A. T. et Air France et des accords tiers, tiers tiers entre l'U. A. T., la T. A. I. et Air France. Ces accords dans la limite dans laquelle ils seront respectés, doivent être bénéfiques à tout le monde.

Toujours sur le même chapitre, nous avons enregistré les prémices de la création d'une agence de sécurité et de navigation aérienne, l'A. S. E. C. N. A., dont la gestion doit être collective, et qui remplace une autre agence dont la création avait été envisagée et qui n'a jamais fonctionné, l'A. G. I. A. C., dont la gestion était commune. Il s'agit de mettre en application, grâce à ces agences, et pour la sécurité, les principes mêmes de la Communauté et je serais heureux, monsieur le ministre, si vous pouviez nous donner quelques renseignements quant à cette création.

La troisième préoccupation qui se manifeste dans ce rapport concerne les transports aériens métropolitains. Je ne tiens pas à triompher facilement en rappelant qu'il y a deux ans, j'avais prévu que nous éprouverions de très graves difficultés pour faire fonctionner Air Inter, les faits m'ont malheureusement donné raison. Air Inter est en demi-sommeil. Seules quelques lignes subsistent, par exemple, Paris-Strasbourg, qui ne peut pas être desservie par des *Caravelles*, le terrain de Strasbourg ne le permettant pas, et qui l'est par des *DC* 3. Des lignes saisonnières subsistent : ce sont celles qui rapportent quelque peu. Actuellement, nous envisageons — M. Guy Petit pourrait vous l'indiquer, il l'a d'ailleurs fait sommairement cet après-midi — d'ouvrir une ligne Pau-Paris dans la mesure où l'on pourra trouver des avions, car pour l'instant un seul appareil est disponible ; un avion affrété italien qui avait été prévu ayant sombré, si mes souvenirs sont exacts.

Une autre question : je voudrais savoir quels sont vos projets concernant Air-Inter, et cela m'amène naturellement à parler de l'aviation légère et sportive et de la détaxe de l'essence.

Vous savez, en effet, aussi bien que moi, mes chers collègues, que l'aviation métropolitaine comme l'aviation légère ne peuvent fonctionner sans une détaxe importante de l'essence. Or nous ne trouvons, dans ce budget, qu'un crédit de 760 millions de francs actuels à cet effet.

C'est un chiffre forfaitaire, alors qu'il eût fallu 1.400 millions pour arriver à une détaxe de l'ordre de 61 francs envisagée auparavant. Nous n'allons donc pas pouvoir dépasser cette année une détaxe de 40 francs, ce qui est tout à fait insuffisant pour permettre un fonctionnement régulier de nos aéro-clubs et, également, d'Air-Inter, dans le cas où cette compagnie reprendrait une activité sérieuse.

Ma quatrième question concerne les accords divers qui ont été conclus. La convention qui lie l'Etat à Air France étant venue à expiration, un avenant a été signé qui paraît avantageux pour l'Etat et je tiens à vous en féliciter, monsieur le ministre, car il fait intervenir cette fois-ci le boni sur des lignes autres que les lignes de prestige, alors que, jusqu'à présent, l'Etat ne pouvait économiser que sur le manque à perdre de la compagnie Air France. A l'heure actuelle, l'Etat couvre le déficit des lignes internationales, en particulier celui des lignes de prestige à 90 p. 100, mais en revanche, il fait jouer la récupération chaque fois que le compte d'exploitation global de la compagnie Air France devient bénéficiaire, compte étant tenu de la ristourne qu'il lui accorde. Je pense que, de ce fait, Air France risque de voir son bilan légèrement affecté, mais il n'en est pas moins vrai que l'Etat fait une bonne opération.

Les accords France—Etats-Unis qui viennent d'être conclus à la suite de pourparlers longs et difficiles comportent des concessions réciproques — on ne concevrait pas qu'il en soit autrement. Ils nous donnent accès, cette fois, à la côte Pacifique au départ de Paris et, de là, à nos possessions du Pacifique. Désormais, on pourra faire le tour du monde sur des compagnies françaises : Air France et T. A. I., ce qui n'était pas possible jusqu'à présent. En contrepartie, les Américains reçoivent l'autorisation d'atterrir et de prendre des passagers aussi bien à Marseille qu'à Nice. Il s'agit là d'une heureuse solution à un conflit qui durait depuis déjà presque deux ans.

Enfin, la cinquième et dernière question qui se pose concerne le personnel. On trouve dans le projet de budget qui nous est soumis des modifications de titres qui recouvrent des promotions, comme dans la plupart des budgets qui nous sont actuellement proposés. Le statut de la fonction publique est une bien belle création, mais quand il s'agit de donner à des agents qui assument des responsabilités écrasantes un salaire suffisant, on se heurte, comme vous l'avez déclaré vous-même cet après-midi sur un autre sujet, à tous les échelons de la fonction publique, et il n'est guère possible d'opérer autrement qu'en supprimant des postes et en en créant d'autres, c'est-à-dire en changeant le titre de certains agents. Il en est dans ce budget comme dans d'autres que nous avons déjà examinés voilà quelques jours.

D'autre part, se pose le problème de la réincorporation du personnel venant du Maroc, de Tunisie ou même d'Etats d'Afrique noire. C'est la raison pour laquelle on trouve un certain nombre de lignes « mémoire » dans ce budget comme il en figurait déjà dans le budget des services généraux du Premier ministre. Les affectations ne sont pas encore définitives. C'est la raison pour laquelle il n'est pas possible d'inscrire des chiffres dans le budget.

Mes chers collègues, j'en ai terminé.

Je voudrais, avant de descendre de cette tribune, indiquer combien nous avons été heureux d'enregistrer les résultats, aussi bien de la compagnie nationale que des compagnies privées qui s'assurent de jour en jour dans le monde une place de plus en plus remarquée. La qualité de leurs services, qu'il s'agisse d'Air France, de la T. A. I., de l'U. A. T. ou d'Air Algérie, nous place tout à fait à l'avant-garde des transports aériens. Le seul regret que nous puissions émettre, c'est de constater que nous sommes obligés de nous équiper en quadriréacteurs construits à l'étranger. Il ne convient pas, dans le cadre de ce budget, de parler de constructions aéronautiques, mais quand on sent le

succès recueilli par la *Caravelle*, on se prend à regretter, comme l'ont fait les rapporteurs précédents, de n'avoir pu, faute de moyens suffisants, mettre en chantier suffisamment à temps, un appareil de la classe internationale des quadriréacteurs longs courriers qui vont être utilisés sur les lignes françaises.

Je crois cependant que nous pouvons encore attendre, des réalisations qui s'amorcent dans ce budget, de très heureux résultats pour les ailes françaises. C'est sur cette note optimiste que je voudrais terminer mon rapport. (*Applaudissements.*)

M. le rapporteur général. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. Je recommande à nos collègues, pour ne pas dérégler tous nos travaux, de suivre l'exemple que j'ai donné tout à l'heure, c'est-à-dire d'être particulièrement brefs dans les exposés qu'ils feront à la tribune. Je me permets aussi de demander très respectueusement à M. le ministre de ne pas abuser de la parole et de limiter à la moitié de ce qu'il se proposait de dire le temps qu'il consacrera à son exposé.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.

M. Gaston Pams, *rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.* Mesdames, messieurs, votre commission des affaires économiques et du plan estime que les caractéristiques nouvelles du transport aérien doivent entraîner, d'une part, une modernisation de l'exploitation au triple point de vue des infrastructures, du matériel et de la formation du personnel, d'autre part, une coordination de l'exploitation sur le plan commercial, en Europe et en Afrique, et sur le plan technique. Elle insiste aussi sur la nécessité d'établir des liaisons aériennes à l'intérieur du territoire métropolitain. Son avis a été déterminé dans la mesure où le projet de budget qui nous est soumis lui a paru permettre d'atteindre ces objectifs.

L'année 1960 verra le transport aérien entrer dans une ère nouvelle, celle où la propulsion à réaction se substituera au moteur à explosion. Les nouveaux avions iront plus vite, le *Boeing* 707 à 950 kilomètres/heure, le *Comet IV* à 850 kilomètres/heure, *Caravelle* à 820 kilomètres/heure contre 580 kilomètres/heure pour le *Super-Constellation*. Ils pourront transporter un plus grand nombre de passagers. La capacité de transport d'un *Boeing* 707 est trois fois et demie plus importante que celle d'un *Super-Constellation* et deux *Boeing* 707 ont une capacité annuelle de transport supérieure à celle du paquebot *France*.

La vitesse et l'accroissement de capacité des nouveaux appareils doivent conduire les transporteurs aériens à rechercher une augmentation de leur trafic, même au prix de certains sacrifices et peut-être d'un abaissement des tarifs. Cela est extrêmement important, car une baisse dans le coefficient de remplissage des avions d'Air France, le ramenant, par exemple, de 70 p. 100 à 67 p. 100, entraîne un manque de recettes d'environ 3 milliards. Mais cette augmentation nécessaire du trafic le rend plus vulnérable du fait que le transport aérien doit rechercher une clientèle de masse plus sensible à l'évolution de la conjoncture économique et internationale que son ancienne clientèle de touristes fortunés ou d'hommes d'affaires.

De plus, chaque Etat, pour des raisons de prestige et d'influence économique ou politique, cherche sa place dans la compétition et veut avoir son pavillon sur les routes internationales, créant ainsi le risque d'aboutir à des excès de services sur un grand nombre de lignes.

Pour des raisons économiques évidentes, les pistes doivent être assez longues (2.900 mètres, au minimum, pour les nouveaux quadriréacteurs) pour permettre l'atterrissage et le décollage des appareils, à pleine charge.

De plus, les appareils de radio-guidage doivent permettre de diminuer l'attente à l'atterrissage et permettre plus de régularité dans les horaires, avec une sécurité accrue. Il semble que les crédits prévus au budget de 1960 pour l'aménagement des aérodromes non seulement dans la métropole, mais encore dans les départements d'outre-mer et les Etats de la Communauté, doivent permettre aux appareils modernes de se poser sur ces aérodromes.

Votre commission insiste tout particulièrement sur l'intérêt que représente l'aménagement de l'aérodrome de Tahiti qui doit permettre, par voie de réciprocité, une desserte, par le pavillon français, d'aérodromes intéressants en Australie.

Votre commission croit nécessaire, en outre, de souligner que les crédits prévus pour les installations sur les territoires des Etats de la Communauté doivent être versés par le fonds d'aide et de coopération dans le cadre de contrats d'aide technique et que les Etats bénéficiaires restent libres de l'emploi de ces crédits. Ainsi, certains Etats pourraient avoir la tentation, pour des raisons de politique locale, par exemple, de les employer à d'autres opérations que celle pour laquelle ils avaient été prévus lors de leur inscription sur le budget métropolitain. Une telle modification pourrait entraîner de graves inconvénients dans l'exploitation du matériel volant prévu et acquis pour la desserte de ces aérodromes.

Votre commission souhaiterait que le Gouvernement apporte au Sénat tous apaisements sur les garanties qu'il peut avoir de l'emploi judicieux de ces crédits.

Il est évident que le nouveau matériel à réaction représente un attrait considérable pour la clientèle. C'est ainsi que, par exemple, alors qu'en 1958 la Pan American Airways avait un coefficient de remplissage de 63 p. 100 et occupait la troisième position sur les lignes de l'Atlantique Nord. Le fait, pendant les sept premiers mois de l'année 1959 d'avoir mis en service le petit *Boeing* qui ne traverse pas cependant l'Atlantique sans escale, mais qui a bénéficié de la faveur de la clientèle, lui a permis de passer à 78 p. 100 de coefficient de remplissage.

Pour cette raison, les compagnies aériennes françaises ont été dans l'obligation d'acheter, en dehors de *Caravelle*, pas mal de matériel à l'étranger.

M. Coudé du Foresto le rappelait tout à l'heure à propos de l'acquisition de matériel à l'étranger par les compagnies U. A. T. et T. A. I., la compagnie Air France a trouvé certaines facilités de crédit aux Etats-Unis, puisque 70 p. 100 environ du montant des achats ont été couverts par un prêt ou par une série de prêts américains. Je ne parle pas des prêts de l'import-export bank, mais des prêts consentis par les fournisseurs eux-mêmes, notamment *Boeing* et *United Air Craft*.

Votre commission serait heureuse de savoir si, notamment en ce qui concerne *Caravelle*, le Gouvernement français envisage de donner aux acquéreurs étrangers des possibilités de financement qui leur permettent de s'adresser à notre industrie aéronautique plutôt qu'à une industrie étrangère.

Le matériel qui a été ainsi acheté à l'étranger présente une relative unité. Seule la cellule des *Boeing* et des *DC*-8 diffère. La *Caravelle*, destinée à des lignes particulières, peut également entrer dans un ensemble cohérent du nouvel équipement de notre flotte aérienne.

Cependant, on peut s'interroger sur le point de savoir si le *Boeing*-707 ou le *DC*-8, compte tenu de la nature particulière de ce trafic, est le matériel idéal pour assurer les liaisons africaines ; c'est peut-être ce souci qui a conduit l'U. A. T. à envisager l'annulation de la commande de ses deux *DC*-8 pour avoir, dans l'immédiat, et sensiblement pour le même prix, quatre *Comet-IV* qui peuvent utiliser, pour se poser et décoller, des pistes moins longues que le *DC*-8 ou le *Boeing*.

Mais si notre flotte aérienne a pu être modernisée en grande partie (à l'exception des *Caravelle*) par des achats de matériels étrangers, il serait souhaitable que la construction aéronautique française puisse contribuer, dans une plus large mesure, à l'équipement de notre flotte aérienne.

Dans tous les pays, les études des prototypes et l'achat de l'outillage sont assurés par les Etats, car les premiers investissements grèveraient trop lourdement le prix de revient des avions.

A ce sujet, le nouveau ministre de l'aviation anglaise, M. Sandys a indiqué récemment dans un discours prononcé à la Chambre des Communes qu'il entendait favoriser la construction aérienne civile britannique.

Il est nécessaire que les études et la mise au point des prototypes commerciaux soient poursuivies ; c'est une nécessité à la fois d'ordre social et économique ; un nombre important d'ouvriers sont employés dans la construction aéronautique ; notre souci doit être de ne pas aggraver le risque de chômage qui s'ajouterait à celui qui découle de la situation dans les chantiers navals. Nécessité d'ordre économique aussi, car les études peuvent être orientées en France vers la construction d'appareils qui correspondent à des besoins particuliers pour certaines lignes, lignes intérieures ou lignes africaines.

Sur le budget de 1960, les études et la mise au point de prototypes sont prévues pour 7 milliards 700 millions en autorisations de programme et 9 milliards de crédits de paiement. Ces études devraient permettre la mise au point d'une *Super-Caravelle*, — la *Caravelle* actuelle n'a qu'un rayon d'action de 1.300 kilomètres environ ; alors que la *Super-Caravelle* pourrait atteindre 2.500 kilomètres et correspondrait à ce que nous pouvons demander pour un appareil de liaison africaine — c'est le cas, notamment, du *Super-Broussard* (22 places, 2 turbopropulseurs) et du *Breguet* quadri-turbopropulseur à voilure soufflée dont il existe deux versions : le « 941 », cargo mixte transportant 5 tonnes, et le « 942 », emportant 55 passagers. Ce dernier appareil paraît particulièrement intéressant puisqu'il a la possibilité d'atterrir et de décoller sur des pistes de l'ordre de 500 mètres.

Les études qui le concernent sont financées à raison de 75 p. 100 par des crédits civils et de 25 p. 100 par des crédits militaires.

Votre commission a pensé que les crédits destinés à l'étude des prototypes, s'ils permettaient de poursuivre la mise au point de certains appareils, devraient pouvoir aussi faciliter une mise au point plus rapide d'engins de propulsion français. Il lui a paru qu'il existait une disproportion importante entre les crédits mis à la disposition de l'aviation militaire pour les études et les prototypes (41 milliards 900 millions) et ceux prévus pour l'aviation civile (9 milliards), alors que, sur le plan des investissements, les achats de matériels aéronautiques effectués en 1960 sont d'un montant à peu près équivalent : 75 milliards pour l'aviation civile et 86 milliards pour l'aviation militaire.

M. Coudé du Foresto a évoqué tout à l'heure, en ce qui concerne la coordination de l'exploitation, le problème d'Air-Union. Je n'y reviendrai pas puisqu'aussi bien, monsieur le ministre, vous en avez entretenu le Sénat il y a quelques mois et que M. Coudé du Foresto a excellemment défini ce qu'est ce consortium et sa situation actuelle.

Mais votre commission pense qu'un certain nombre de problèmes pourront se poser à ce sujet. Quelle pourra être notamment l'indépendance d'Air-Union vis-à-vis des Etats alors que les compagnies qui le composent sont dans la dépendance directe de chaque Etat ? Un traité interviendra-t-il aliénant une part de souveraineté nationale ? Si oui, les décisions au sein d'Air-Union pourraient être prises à la majorité ; si non, l'unanimité sera nécessaire. Est-ce qu'il sera tenu compte, pour l'évaluation des recettes, des subventions directes ou déguisées versées par les Etats ? Je crois que c'est là une des raisons des hésitations de la K. L. M.

Est-ce que les contrats existant entre les divers Etats et leurs compagnies nationales seront harmonisés ? Votre commission souhaiterait connaître l'opinion du Gouvernement et la vôtre en particulier, monsieur le ministre, sur ces différentes questions.

Pour ce qui est de la coordination en Afrique, le mémorandum du 10 août 1959, le mémorandum que l'on appelle ordinairement « le mémorandum Buron » — M. Coudé du Foresto en a également indiqué l'essentiel — ne paraît pas d'ailleurs avoir apporté un changement notable à la situation, en Afrique, des transports aériens, car il n'est un secret pour personne que les compagnies privées qui desservent l'Afrique concurremment à Air France jouissent d'un assez grand prestige dans ces territoires.

D'ailleurs, le principal argument que l'on puisse opposer à ce mémorandum se rapporterait au paragraphe qui concerne la vocation africaine qui est reconnue à l'U. A. T. Mais il est une garantie, c'est que, dans le cas où un Etat de la Communauté établirait une liaison directe avec Paris et le ferait sous l'égide de l'U. A. T., il est spécifié que cette ligne viendrait en déduction du quota actuel de cette compagnie. Et il semble bien que, en dehors de la situation acquise par la compagnie U. A. T. en Afrique, il est une raison politique qui justifie cette vocation particulière.

En effet, la Constitution de 1958 prévoit que les transports aériens propres à chaque Etat membre de la Communauté seront placés sous le contrôle du Gouvernement de cet Etat alors que les transports extérieurs seront placés sous le contrôle du ministre chargé des affaires de la Communauté. Il serait difficile, si l'un des Etats de la Communauté manifestait l'intention de créer ses propres services aériens, de confier le rôle de tuteur à la compagnie nationale. En effet, ce serait aller à l'encontre des droits reconnus à chaque Etat par la Constitution puisque, en définitive, cela reviendrait à placer les compagnies nationales des Etats considérés sous la tutelle, par personne interposée, du ministère des travaux publics français.

Je ne reviendrai pas non plus sur l'accord franco-américain de 1959 qui constitue indiscutablement un succès pour la France puisque ce nouvel accord permet aux lignes françaises de desservir la côte du Pacifique et que, par ailleurs, rendant possible l'établissement d'une ligne par Hambourg et Anchorage, il doit permettre d'avoir là une ligne extrêmement rentable en raison des garnisons américaines particulièrement importantes dans ces deux villes.

Ce trafic nouveau bénéficiera à Air France, certes, mais également pour une moindre part à la T. A. I. qui, sans attendre la mise en service de l'aéroport de Papeete, a l'intention de prolonger dès 1960 sa ligne d'Extrême-Orient jusqu'à Los Angeles.

La T. A. I. et Air France ont d'ailleurs signé un accord visant l'utilisation respective de leurs matériels pour permettre la réalisation d'un tour du monde sur les ailes françaises : Paris-Hambourg, Anchorage, Los Angeles, Honolulu, Tahiti, Nouméa, Brisbane, Port Darwin, Saigon, Karachi, le Caire, Paris.

Mais un des problèmes qui a préoccupé le plus la commission des affaires économiques est celui des liaisons à l'intérieur du territoire métropolitain. Il semble, théoriquement, que ces liaisons n'existent pas ou n'existent que dans la mesure où elles se prolongent par des lignes allant soit en Afrique, soit dans d'autres parties de l'Europe. Cependant, il a été distribué dans les agences de voyages un horaire sur des lignes intérieures françaises, Paris-Bordeaux, Paris-Toulouse, ainsi que sur des lignes Nantes-Bordeaux-Toulouse, Paris-Marseille-Ajaccio, Lyon-Marseille-Tunis, alors qu'il semble qu'officiellement ces lignes n'existent pas.

Est-ce là, simplement, une prise de position de la compagnie nationale Air France ou, au contraire, cela fait-il partie du plan qui doit être à l'étude pour organiser ces transports aériens intérieurs ?

Votre commission a pensé qu'il était utile d'insister particulièrement sur ce point. Lorsqu'on envisage non seulement les difficultés, mais encore la longueur du trajet à effectuer sur des lignes nationales, on est frappé par exemple de voir que de Lille à Strasbourg, pour une distance de 410 kilomètres, il faut sept heures quarante-cinq de chemin de fer, alors que l'avion met une heure trente ; du Havre à Nantes, 285 kilomètres, neuf heures trente-trois de chemin de fer, une heure dix en avion ; il en est de même pour Lyon-Bordeaux, Rennes-Toulouse et je pourrais en ajouter.

De plus, il existe une clientèle de l'avion. La Compagnie des wagons-lits distribue sur les réseaux métropolitains 700.000 places par an. C'est donc là, tant au point de vue prix que confort, une clientèle certaine dans laquelle l'avion pourrait puiser et l'exemple américain est éloquent à ce sujet.

En 1946, les chemins de fer des Etats-Unis ont transporté 94 milliards environ de passagers-kilomètres, dont 32 milliards en wagons-lits et couchettes. L'avion a transporté seulement 9 milliards de passagers-kilomètres, soit 9 p. 100 environ du trafic. En 1958, le chemin de fer ne transportait plus que 52 milliards de passagers-kilomètres, dont 7 milliards seulement en wagons-lits et couchettes, alors que l'avion en transportait 69 milliards, soit environ 57 p. 100.

Une société Air-Inter avait été créée, à cet effet, en 1954 ; aux fondateurs se sont joints, dès 1955, la S. N. C. F. (par l'intermédiaire de la S. C. E. T. A.) et la Compagnie nationale Air France.

Le groupe de travail créé par décision ministérielle du 3 mai 1956 avait à examiner les multiples aspects du problème du transport aérien intérieur, définir la composition de la société, le montant de son capital et sa répartition, la contexture du réseau à exploiter ainsi que les conditions selon lesquelles pourrait être réalisée cette exploitation.

Air-Inter a assuré diverses liaisons métropolitaines de mai à octobre 1958 en affrétant aux autres compagnies françaises les appareils nécessaires à cette exploitation et en ayant recours à leurs services techniques.

Dans le domaine commercial, les entreprises françaises de transport aérien, ainsi d'ailleurs que la S. N. C. F., ont également apporté leur concours à Air-Inter ; l'expérience tentée a permis à la société d'enregistrer certains résultats intéressants, mais les pertes subies sur le plan financier l'ont conduite à suspendre son activité.

Une nouvelle formule est à l'étude. Air-Inter poursuit l'étude des conditions requises pour la mise en place d'un réseau de lignes intérieures françaises.

Comment réaliser ces liaisons intérieures nécessaires ?

On pourrait être tenté de souhaiter que soient liés les transports de passagers et les services postaux. En fait, cette solution n'est pas valable : non seulement il serait difficile d'aménager des appareils à cette double fin, mais les horaires favorables pour la poste ne sont pas pratiques pour les passagers. Enfin, la caractéristique des deux transports est totalement différente : pour la poste, la régularité importe plus que la vitesse. qui a la faveur du passager. Les avions postaux doivent pouvoir se poser par tous les temps, ce qui est le propre des avions lents, et l'avion postal prend le risque maximum alors que l'avion de passagers recherche le risque minimum — cependant il faut bien indiquer que nous n'avons pas eu connaissance de beaucoup d'accidents sur les appareils postaux. Compte tenu de ces éléments, il faut avoir recours à des appareils spécialisés pour le transport des passagers.

Air-Inter étudie un nouveau programme d'exploitation pour la saison prochaine. La mise en application de ce programme pourra être facilitée par une détaxe sur le carburant, ainsi que l'a souligné M. Coudé du Foresto ; le carburant, s'il n'est pas vendu au prix international de 34,09 francs, sera désormais vendu à 46,86 francs au lieu de 108,59 francs, ce qui est, me semble-t-il, un résultat appréciable par rapport à ce qui existait lors de l'expérience tentée par Air-Inter.

De plus, des études auxquelles il a été procédé, il ressort que dans un programme d'exploitation tel que celui de 1958, ayant entraîné un déficit de l'ordre de 350 millions, 60 millions environ étaient nécessaires pour payer les redevances d'aéroport. On s'orienterait donc vers une politique qui tendrait à demander aux chambres de commerce, notamment, gestionnaires des aéroports, d'abandonner les taxes d'atterrissage, en tout ou en partie.

Enfin, il semble aussi que le Gouvernement envisagerait pour l'établissement des liaisons intérieures une formule comparable à celle du tour de France cycliste, formule que la plupart de nos collègues qui ont des responsabilités communales, connaissent bien : seraient desservis seulement les aérodromes pour lesquels les collectivités locales apporteraient un fonds de concours. C'est malheureusement une pratique qui tend à se généraliser dans différents domaines de la part de l'Etat. Votre commission pense qu'il n'est pas souhaitable de recourir à de pareils procédés et à de pareilles formules.

Il lui semble, par contre, que si une solution positive dans le cadre d'Air-Inter ne pouvait être trouvée dans l'immédiat, il serait souhaitable que le ministère accordât très libéralement des autorisations d'ouverture de lignes, car il est inconcevable que les liaisons aériennes intérieures n'existent pratiquement pas dans un pays qui fut à l'avant-garde du transport aérien.

M. René Dubois. Très bien !

M. le rapporteur pour avis. En 1958, la compagnie Air-Inter n'a pas eu de résultats brillants. Si sa mise en route n'est pas possible dès maintenant, je pense, qu'il sera nécessaire de créer peut-être une certaine anarchie ; en effet, si des autorisations d'ouverture de lignes sont accordées très libéralement, ce sera l'anarchie, mais il existera quelque chose et c'est dans ce quelque chose qu'on pourra mettre de l'ordre, car l'ordre n'a en lui-même aucune vertu créatrice.

A l'occasion de cette coordination, de cette remise en ordre, de ce groupage des lignes entre lignes rentables et lignes non rentables, il devrait être possible de définir une politique de coordination entre les transports routiers, ferroviaires, aériens et maritimes dans leurs exploitations et leurs investissements.

Cela est extrêmement important, car on nous dit, par exemple : Il n'est pas possible pour telle liaison, mettons Paris-Lyon, d'établir un service aérien parce que la S. N. C. F. a établi un train nouveau et que les investissements nécessaires se sont élevés à X milliards ! Mais si nous continuons ainsi nous resterons toujours sur des formules anciennes. Il ne s'agit nullement d'additionner le déficit de la S. N. C. F. et le déficit d'une ligne aérienne, il faut dire : Le déficit de la S. N. C. F. sera de 60 millions sur cette ligne et celui d'une ligne aérienne ne sera que de 30 millions, nous choisissons la ligne aérienne.

Par conséquent, il est extrêmement important de définir cette coordination dans les investissements des différents moyens de transport.

Il faudra aussi définir d'une manière précise les rapports entre le secteur nationalisé et le secteur privé, unifier les rapports entre les entreprises de transports nationalisées et l'Etat, enfin adopter une politique cohérente, unifiée et nettement définie de tarifs basée suivant la nécessité, soit sur le prix de revient, soit sur la notion de service public, mais de manière que les deux notions n'interfèrent pas pour sacrifier certaines régions au profit d'autre régions et accentuer une centralisation qui, à la longue, devient excessive.

Un sénateur à gauche. Très bien !

M. le rapporteur pour avis. Sous le bénéfice de ces observations, votre commission des affaires économiques et du plan émet un avis favorable au vote des dispositions budgétaires concernant l'aviation civile et commerciale. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Méric.

M. André Méric. Monsieur le ministre, je voudrais, au cours d'une intervention aussi brève que possible, appeler votre bienveillante attention sur les possibilités qui s'offrent à nous pour assurer un avenir valable à notre aviation civile et commerciale.

Les craintes que j'avais émises lors de la discussion du budget de l'air ont été confirmées, hélas ! par M. le ministre des armées qui prévoit le licenciement de cent mille ouvriers environ pour l'industrie aéronautique dans les trois années à venir.

Or les informations que je possède laissent présager, non seulement un licenciement massif, mais aussi la fermeture d'un certain nombre d'ateliers et de bureaux d'études.

En présence d'une telle alternative si douloureuse pour le monde du travail, nous venons vers vous, monsieur le ministre, pour vous dire qu'il est possible de limiter une telle hémorragie et peut-être de tout sauver. Nous voudrions que tout soit mis en œuvre pour éviter une telle éventualité et nous venons vous apporter notre contribution à cette tâche afin de dégager le cas échéant, d'une manière indiscutable, notre responsabilité.

Pour éviter les licenciements et, par là, les difficultés et les misères du chômage pour de nombreux compagnons qui offriront sans espoir leurs bras et leurs connaissances professionnelles dans les villes où l'aéronautique est l'élément essentiel des possibilités industrielles, pour éviter des reconversions toujours onéreuses, sans être toujours assurés de la rentabilité de l'opération, il faut mettre tout en œuvre et développer les charges de travail. Pour cela, les compagnies de transports aériens nationales et étrangères doivent utiliser le matériel français !

Monsieur le ministre, connaissez-vous les raisons qui entraînent tous les transporteurs aériens à acheter le matériel américain ou anglais sur dessins, avant même de savoir si l'appareil, une fois construit, remplira toutes les missions qui lui avaient été destinées ? Vous êtes-vous demandé pourquoi, avant le premier vol du *Douglas D. C. 8*, qui eut lieu le 30 mai 1958, 132 appareils étaient commandés ? Pourquoi, alors que le *Boeing* 720 n'a pas encore volé, 46 avions sont d'ores et déjà commandés ? Pourquoi 120 *Lockeed Electra* furent achetés avant le premier vol ? Pourquoi 40 *Convair* 880 figuraient sur les carnets de commandes de ce constructeur avant le premier vol qui eut lieu le 27 janvier 1959 et que le même constructeur détient une commande de 32 *Convair* 600 alors que cet avion n'a pas volé, alors qu'on n'a même pas fini de le dessiner ? Pourquoi un tel engouement ? Pour quelles raisons témoigne-t-on une telle confiance ? Permettez-moi, à ce sujet, de présenter une nouvelle fois des observations qui, hélas ! n'ont jamais été entendues.

Les constructeurs aéronautiques doivent vendre, certes, des appareils, mais aussi des services. Ce n'est pas, croyez-moi, la seule qualité d'un appareil qui le rend concurrentiel. C'est aussi l'existence chez le constructeur d'un service après vente qui reste pour les utilisateurs un élément déterminant, car ce service doit être pour eux une garantie technique, un moyen d'assurer la rentabilité permanente de l'appareil acheté.

D'ailleurs, nul n'ignore que pour être rentable un avion doit assurer un service de sept années environ. Pour l'utilisateur le matériel acheté devient concurrentiel dans la mesure où il aura la certitude que pendant sept années le constructeur assurera l'entretien et la modernisation.

Je crois avoir ainsi démontré qu'il ne suffit pas de construire des avions, il faut les vendre et pour cela il faut que le constructeur donne à l'utilisateur l'assurance qu'il est capable de les faire voler pendant sept ans. Jusqu'à *Caravelle*, les transporteurs aériens n'avaient aucune certitude de l'existence et de la bonne marche en France du service après vente. C'est une des raisons essentielles qui, jusqu'à ces derniers temps, avait éloigné du matériel français les utilisateurs éventuels, étrangers ou nationaux.

Actuellement, le seul constructeur qui dispose d'une réputation acquise dans le monde aéronautique, c'est Sud-Aviation, car l'expérience de *Caravelle* lui a permis de mettre au point un service après vente fonctionnant vingt-quatre heures sur vingt-quatre, employant environ mille personnes et pouvant assurer, dans n'importe quelles conditions, l'entretien, le dépannage quasi immédiat, parfois à plusieurs milliers de kilomètres du lieu de construction, et la modernisation permanente des avions achetés tant que dure la fabrication de la série.

En outre, une publicité convenable a permis aux transporteurs et à la clientèle étrangère de connaître notre *Caravelle*, avant de pouvoir l'utiliser. C'est ainsi qu'actuellement soixante-trois appareils sont vendus et Sud-Aviation est saisie présentement d'une vingtaine d'options nouvelles. Tant et si bien que les compagnies étrangères et françaises pourront acheter chez ce constructeur avec les mêmes garanties qu'offrent les constructeurs américains ou anglais.

Or, monsieur le ministre, vous ne pouvez ignorer qu'un programme portant sur un avion de transport supersonique doit être étudié durant le premier semestre de 1960. Les Anglais, qui savent mieux apprécier que nous les qualités de nos techniciens, nous ont proposé pour cette construction la création d'un pool franco-britannique. Je crois savoir qu'aucun accord n'est intervenu à ce sujet ; permettez-moi de m'en réjouir.

Par ailleurs, confier cette étude à plusieurs bureaux d'études est une erreur. Si vous voulez donner une suite rentable à ce projet, il faut en confier l'étude au constructeur qui a su capter la confiance des compagnies aériennes étrangères.

Lorsque mon choix se porte sur Sud-Aviation qui, grâce à *Caravelle*, semble être la firme la mieux placée, je n'entends pas éliminer les autres constructeurs. Je suis persuadé que Sud-Aviation ne refusera pas leur collaboration puisqu'aussi bien *Caravelle* est aujourd'hui construit dans 281 ateliers différents.

Aujourd'hui il s'agit d'assurer l'avenir de notre construction aéronautique civile et commerciale et il nous faut utiliser tous les atouts dont la France dispose. Vous devez ordonner, monsieur

le ministre, l'étude non d'un avion moyen-courrier, mais d'un avion transatlantique qui, grâce aux possibilités techniques qu'offre Sud-Aviation, peut devenir concurrentiel sur les lignes internationales et de prestige. C'est le seul moyen qui vous reste pour redonner à notre construction aéronautique civile la grande place qui lui revient. C'est le grand moyen qui vous permettra d'obtenir et de répartir de nouvelles charges de travail à nos usines. Dans le cas contraire, je le dis aujourd'hui, vous supporterez aussi la responsabilité d'avoir réduit inconsidérément nos possibilités aéronautiques, de n'avoir pas su mettre en valeur les qualités de nos chercheurs, de nos techniciens et de nos compagnons.

Vous me permettrez, avant de terminer, d'aborder rapidement un problème plus particulier — je m'en excuse auprès de vous, mes chers collègues, mais sur ce problème les informations que possède M. le ministre sont erronées. Pour éviter une intervention à cette tribune, je m'étais permis de lui adresser une lettre aussi détaillée que possible à seule fin d'attirer sa bienveillante attention, à la suite du mémorandum de coordination du transport aérien français en Afrique, sur les craintes que nous émettions et relatives au maintien des charges de travail du centre de revision d'Air France à Toulouse-Montaudran.

Monsieur le ministre, votre réponse m'a rempli à la fois d'angoisse et d'amertume, d'abord parce que j'ai acquis la certitude que vous étiez mal informé et qu'en fonction de ces renseignements vous sembliez accepter l'éventualité de la fermeture de ce centre, et par là le licenciement de 800 ouvriers.

Dès lors, permettez-moi de vous poser les questions suivantes : vous avait-on dit que le centre de revision de Toulouse reste un centre bénéficiaire ? Savez-vous que le prix de revient horaire de ce centre est le meilleur marché d'Air France ? A-t-on porté à votre connaissance que 150 millions viennent d'être investis dans ce centre pour assurer de nouveaux développements ? Vous a-t-on dit que vos services de contrôle ont commis une faute grave ? Savez-vous qu'ils n'ont pas respecté les servitudes d'envol de ce centre ?

Savez-vous qu'ils ont autorisé la construction de grandes bâtisses à proximité de la piste d'envol, ce qui la rend inutilisable sur trois cents mètres ? Une erreur a été commise. Elle doit être réparée dans les moindres délais.

Les pouvoirs publics doivent assurer le prolongement de la piste sur trois cents mètres en direction du Sud-Est. Air France pourra alors utiliser les crédits inscrits à son budget pour terminer l'aménagement de cette piste qui permettra de recevoir tous les appareils conventionnels existants.

Ignorant de tous ces détails, vous m'indiquiez dans votre lettre du 5 novembre 1959 :

« ... que la mise en œuvre de dix-sept appareils *Boeing* et de vingt-quatre *Caravelle* commandés par la compagnie nationale va entraîner, dès 1961, une diminution du plan de charge des ateliers d'Orly et que, dans ces conditions, il pourrait paraître économiquement souhaitable d'utiliser le potentiel industriel disponible à Orly pour réaliser les travaux actuellement exécutés à Toulouse... ».

Croyez-vous qu'une telle opération serait rentable ? Avez-vous comparé, pour les mêmes travaux, le prix de revient horaire de ces deux centres ? Non, puisque celui de Toulouse reste le meilleur marché. Et cela est reconnu par tous les techniciens d'Air France. Alors, en vertu de quels droits les compagnons toulousains seraient privés de pain au profit des compagnons parisiens ? Peut-être cette opération pourrait-elle intervenir au nom de la décentralisation industrielle préconisée par le Gouvernement ?

Si ce centre n'était pas économiquement et techniquement valable, croyez-vous que les compagnies telles que la G. A. C. C., Aérotec, Tunis-Air, Royal Air Maroc, lui confieraient les travaux de revision ?

Permettez-moi alors, monsieur le ministre, d'avancer une suggestion. Je souhaite que la mécanique des appareils modernes soit revisée à Orly, et le matériel conventionnel à Toulouse. Il vous faut décentraliser la technique et vous en avez la possibilité, car Toulouse revise les moteurs, les cellules ; avec les investissements qui viennent d'être réalisés, les accessoires et les équipements pourront être traités et en 1960 les instruments de bord.

Vous savez bien, monsieur le ministre, que les appareils conventionnels ne disparaîtront pas du jour au lendemain, pour de multiples raisons. Dès lors, la suppression du centre d'Air France à Toulouse ne peut pas se poser, toute étude technique et surtout objective prouve le contraire.

En réalité, votre lettre — c'est le sentiment que j'en ai retiré — cherche à justifier la fermeture éventuelle du centre de revision de Toulouse, fermeture avancée *a priori* par certains dont nous aimerions connaître les mobiles et les motifs.

En terminant, monsieur le ministre, me sera-t-il permis de vous demander les raisons qui ont entraîné la suppression de la liaison quotidienne Paris-Toulouse qu'Air France assurait il y a quelques mois, liaison qui était aussi la plus rentable des lignes intérieures d'Air France ? Pourquoi a-t-on supprimé un tel service ? Nous aimerions le savoir.

Mes chers collègues, je m'excuse de la longueur de mon intervention, mais les problèmes évoqués méritaient d'être connus par M. le ministre, qui est mal renseigné, et par nous tous afin de mieux juger.

Je formule le souhait ardent que nos suggestions soient entendues et mises en application, car nous n'avons ici pas d'autre souci que de servir l'intérêt général. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Georges Marrane.

M. Georges Marrane. Mesdames, messieurs, dans son rapport M. Pams indique que l'année 1960 verra le transport aérien entrer dans une ère nouvelle, celle où la propulsion à réaction se substituera au moteur à explosion. Puis il indique que les nouveaux avions iront plus vite. Il cite le *Boeing* 707, qui est américain, le *Comet IV*, qui est anglais. La *Caravelle* est considérée comme une réussite de l'industrie française, mais les réacteurs ne sont-ils pas de fabricaiton anglaise ? Les appareils de pilotage automatique et les instruments de bord ne sont-ils pas de fabrication américaine ? Je pose la question, car vous voyez que même les appareils fabriqués en France sont en grande partie équipés par la production étrangère. Comme vient de l'indiquer M. Méric, une grave menace pèse sur l'industrie aéronautique française.

Notre camarade Jacques Duclos a posé, le 3 novembre, une question au ministre des armées sur l'avenir de la S. N. E. C. M. A., Société nationale d'étude et de construction de moteurs d'aviation, et de l'ensemble des industries aéronautiques de notre pays. Il a rappelé qu'en 1918 la France était le premier pays producteur d'avions dans le monde. L'industrie aéronautique employait 200.000 travailleurs. En 1957, le nombre des travailleurs de l'aéronautique était tombé à 85.000, dont 16.000 pour les moteurs. Depuis 1957, plus de 4.000 ouvriers ont été licenciés et, en raison de l'insécurité de l'emploi, 4.000 autres travailleurs ont abandonné l'industrie aéronautique.

La cause première, notre camarade Jacques Duclos l'indiquait, réside dans la militarisation de l'industrie aéronautique au détriment des études et fabrications de matériels civils.

L'usine de la S. N. E. C. M. A. de Billancourt n'a plus de commandes. Un accord a été conclu avec le trust américain Pratt and Whitney, qui est entré en possession de près de 11 p. 100 des actions de la S. N. E. C. M. A., pourtant entreprise nationalisée De ce fait, les Américains ont droit à deux administrateurs et l'un d'eux serait M. Paul-Louis Weiler, ancien directeur de l'entreprise Gnome et Rhône. Nous sommes donc en présence d'un véritable plan de liquidation d'une industrie d'intérêt national.

En réponse, M. le ministre des armées n'a réfuté aucun des faits que je viens de citer. Ce n'est pas seulement la production de la S. N. E. C. M. A. qui est menacée. La Société nationale aéronautique Sud Aviation qui employait 21.000 personnes, comme vient de l'indiquer notre collègue M. Méric, est également menacée. Pourtant, de ces usines sont sortis de nombreux avions de qualité comme le *Languedoc*, l'*Armagnac*, le *Vautour*, le *Trident*. Actuellement, on fabrique la *Caravelle* et l'hélicoptère *Alouette*.

Il a été déclaré au conseil d'administration de Nord Aviation que le préfet de Toulouse aurait affirmé : cette région doit abandonner sa vocation aéronautique, comme certains charbonnages de Decazeville doivent abandonner la leur.

Il serait prévu que sept à huit mille travailleurs de Sud Aviation devraient être « reconvertis ». Un article de journal du soir avait indiqué que Sud Aviation avait un découvert de quarante milliards. D'après un autre journal du soir, M. Hereil, président de Sud Aviation, aurait déclaré que le chiffre de quarante milliards était inexact car en réalité le découvert était de cinquante-huit milliards. Il a ajouté qu'il avait cinquante-cinq commandes fermes de *Caravelle* et seize options. Notre collègue Méric vient d'indiquer qu'il y avait soixante-trois *Caravelle* en commande et qu'avec les négociations en cours il était possible d'envisager la construction de cent treize *Caravelle*. Il a ajouté que la construction de la *Caravelle* ne serait rentable que lorsque deux cent vingt appareils pourraient être vendus.

Mais il paraît que l'espoir repose surtout sur les Etats-Unis. Il existerait un accord de fabrication éventuelle sous licence entre Sud Aviation et Aircraft Corporation aux Etats-Unis. Des menaces pèseraient également sur Nord Aviation, fabriquant les *Nord* 2.500 utilisés par l'armée. Nous pensons que sur ces différents points il serait utile que le Gouvernement donne au Sénat des informations sur les mesures qu'il compte prendre pour défendre l'aéronautique française et éviter le licenciement d'un personnel dont les capacités techniques font honneur à notre pays.

Permettez-moi de poser également quelques questions sur l'aviation légère et sportive.

Le rapport de notre collègue, M. Coudé du Foresto, donne quelques détails sur la formation aérotechnique et le sport aérien. Il indique qu'il n'existe plus que trois centres nationaux maintenus pour le vol à moteur. Le centre de Saint-Yan dépend du service de la formation aérienne et du travail aérien. Ce centre travaille pour les compagnies aériennes et forme des pilotes de lignes, ceci au détriment de l'aviation légère et sportive.

Autrefois le centre de Saint-Yan formait des moniteurs pour les aéro-clubs ; il n'en forme plus maintenant. Il m'a été indiqué que le centre de Saint-Auban ne recevait presque plus de jeunes Français venant des aéro-clubs mais plutôt des élèves pilotes étrangers. Il me paraît anormal que l'on forme des pilotes étrangers à Saint-Auban et que l'on évite de recruter des candidats dans les aéro-clubs. Je rappelle que des centres comme Beynes et Pont-Saint-Vincent ont été fermés depuis plusieurs années.

M. Coudé du Foresto donne également des informations sur le vol à voile. Les centres inter-clubs de vol à voile avaient été créés pour former des jeunes pilotes. Il apparaît que les dispositions prises tendent à liquider les centres inter-clubs. En effet, on leur a déjà supprimé le personnel payé par l'Etat, mécaniciens, menuisiers, moniteurs, etc.

Il est alloué des primes à l'heure de vol en faveur des élèves pilotes de moins de vingt et un ans dans les aéro-clubs. Ces primes, comme l'indique le rapport de M. Coudé du Foresto, varient de 1.000 à 2.000 francs par heure de vol suivant la puissance de l'appareil utilisé. Mais il faut que vous sachiez que l'heure de vol coûte de 4.000 à 7.000 francs. Le taux de cette prime est donc très insuffisant.

M. Coudé du Foresto a démontré à cette tribune l'insuffisance des crédits prévus au budget pour la détaxation de l'essence. C'est dire que les dispositions prises dans le budget auront comme conséquence une augmentation du prix de l'heure de vol. Il n'y aura bientôt plus que les jeunes gens des familles aisées qui pourront faire partie des aéro-clubs au détriment de la jeunesse laborieuse.

C'est pourquoi je demande au Gouvernement s'il entend aider le fonctionnement des aéro-clubs et, dans ce cas, quelles mesures il compte prendre pour faciliter l'activité de l'aviation populaire.

La conclusion que je tire de l'examen du budget de l'aviation civile et commerciale, c'est que le montant des crédits ne répond nullement aux besoins des progrès techniques de l'aviation civile dans notre pays. On nous dira qu'il n'y a pas de moyen d'augmenter les crédits. Mais le Gouvernement a trouvé 150 milliards pour l'essai d'une bombe atomique au Sahara. (*Exclamations.*) Toute personne de bon sens estimera que ce sont des milliards gaspillés inutilement. L'aéronautique française, ainsi que l'aviation sportive et légère, sont sacrifiées au mépris de l'intérêt national.

Pour toutes ces raisons, le groupe communiste votera contre ce budget. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Dubois.

M. René Dubois. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je ne voudrais prononcer que quelques mots pour demander à M. le ministre des travaux publics et des transports ce qu'il compte faire pour remettre en route l'aviation métropolitaine.

Notre distingué collègue M. Coudé du Foresto a rappelé tout à l'heure qu'il avait été pessimiste en 1954, lors de la discussion qui s'était élevée, un soir ou une nuit, dans cette assemblée — les régimes se suivent et les erreurs persistent — sur la vie et les possibilités financières de la société Air Inter. En vieux zélateur de l'aviation civile, j'avais été beaucoup plus optimiste parce que je considérais que la France était des grands pays d'Europe le seul qui n'avait pas encore — nous parlons de 1954 — une aviation métropolitaine.

Air Inter est parti dans des conditions financières mal structurées, M. Coudé du Foresto avait raison, mais mon désir d'avoir une aviation métropolitaine n'en est pas moins légitime.

Air Inter est parti avec des failles dès ses origines : pas d'exploitation directe, une exploitation uniquement par affrètements qui coûte de 20 à 25 p. 100 plus cher que l'exploitation directe ; un matériel, je ne veux pas dire périmé, mais inadéquat à sa fonction, constitué le plus souvent par des D. C. 3 dont l'occupation ne dépassait pas 66 p. 100 des places disponibles, ce qui rendait la rentabilité absolument impossible.

Enfin, les lignes principales métropolitaines, qui auraient pu être rentables, apparaissaient simplement comme des escales d'Air France et étaient demeurées tributaires de cette compagnie.

Si bien que nous avons vu Air Inter entrer en déconfiture et n'être soutenu que par des subventions que certaines villes, et notamment des cités touristiques, ont tenu à verser pour conserver un service aérien entre elles et Paris.

Je crois, pour ma part, que c'est un procédé que l'on peut tout à fait employer pour l'avenir aussi bien pour les lignes transversales que pour les lignes diagonales, et nous en avons eu un exemple avec la ville de Nantes qui, il y a une dizaine d'années, avait, avec les départements bretons, le Morbihan, le Finistère, l'Ille-et-Vilaine, la Loire-Atlantique, décidé de subventions qui équilibraient le budget de Nantes—Casablanca et de Nantes—Alger.

Ces subventions ont fonctionné pendant deux ans, puis il n'a plus été nécessaire de les verser car, en vertu du principe bergsonien que le mouvement se démontre en marchant, la ligne aérienne avait attiré suffisamment de clientèle pour rendre inutile le versement des subventions des collectivités locales ou départementales qui avaient accepté, pour déclencher le mouvement initial, de faire certains sacrifices.

Je ne veux pas insister. Je voudrais simplement demander s'il est dans les intentions du ministre de créer un réseau métropolitain doté des appareils adéquats. On a parlé des avions de construction étrangère. Je pense qu'ils seraient déjà mieux adaptés à la mission qu'on veut leur assigner. Le *Super-Broussard* conviendrait parfaitement pour assurer les liaisons métropolitaines.

Je répète que non seulement les lignes transversales et les lignes diagonales, mais même les lignes axiales, à partir du moment où le trajet est important, vaudraient d'être concurremment exploitées par la S. N. C. F. et par les lignes aériennes.

En effet, si l'on peut faire en deux heures en avion un trajet de huit heures en chemin de fer, on économise beaucoup de fatigue. Il n'existe pas de moyen de transport terrestre qui ne soit fatigant pour nos cellules, que ce soit par les micro-traumatismes que le voyage déclanche aussi bien pour nos différentes cellules que pour les cellules cérébrales sur lesquelles nous sommes beaucoup plus optimistes que nous devrions l'être.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Monsieur le président, à cette heure, je me trouve dans une situation difficile si je veux, à la fois, comme je le désire, répondre à l'appel émouvant que le M. le rapporteur général Pellenc nous a lancé tout à l'heure, et aux questions nombreuses qui montrent l'intérêt que le rapporteur de la commission des finances, le rapporteur pour avis et un certain nombre de sénateurs passionnés prennent pour le problème de la technique moderne.

M. le président. Trouvez un compromis, monsieur le ministre !

M. le ministre. Comme vous me le suggérez, monsieur le président, je vais essayer de trouver un compromis.

Parmi les questions auxquelles je vais répondre brièvement, il en est un certain nombre qui sont des questions d'organisation. Si je voulais entrer dans le détail et dire des paroles « valables » et sérieuses, capables d'intéresser les sénateurs, il faudrait, pour chacune de ces questions, qu'il s'agisse de l'agence de sécurité en Afrique, Euro-contrôle, d'Air Union, qu'il s'agisse même du mémorandum, il faudrait, dis-je, pour chacune de ces questions un minimum d'explications qui pourraient prendre un quart d'heure ou vingt minutes sans pour autant épuiser le sujet.

Je propose donc que les commissions des affaires économiques et des finances m'entendent dès que possible, comme elles m'ont entendu l'an dernier, de façon que je puisse leur indiquer quelles étapes ont été franchies. Je répondrai donc en peu de mots à ces différentes questions.

Sur les autres problèmes qui ont été soulevés, je m'efforcerai de répondre moins brièvement.

En ce qui concerne l'organisation tout d'abord, qui a constitué l'essentiel de l'activité du ministère cette année et sera vraisemblablement l'essentiel de son activité en 1960, nous avons dit — et tout le monde a repris cette formule — que nous en sommes arrivés à l'époque où les avions volent haut, vite et coûtent cher et que cela commande les lignes générales de la politique aérienne de tous les gouvernements.

Parce que les avions volent vite et haut, les nécessités de la sécurité aérienne, les nécessités des aides à la navigation se développent. Se posent alors les problèmes que j'ai traités un jour sous le titre : « Contrôle de l'espace aérien supérieur ».

Nous avons été ainsi entraînés, pour l'Afrique et pour l'Europe, dans deux directions, mais à partir d'un même principe. En effet, à partir du moment où ces avions volent vite et haut, il est indispensable qu'une coordination étroite s'établisse entre les différents Etats.

Lorsqu'on survole en quelques minutes les différents Etats d'Europe et en quelques quarts d'heure les immenses territoires

africains, il est absurde d'avoir une organisation compartimentée, pays par pays, Etat par Etat, région par région.

C'est pourquoi, dans ce domaine, nous avons lancé l'affaire d'Euro-contrôle en essayant, entre quelques Etats de l'Europe occidentale, d'instituer un système qui permette d'assurer en commun le contrôle de l'espace aérien supérieur.

M. le rapporteur m'a demandé où nous en étions dans ce domaine. Je lui réponds rapidement que nous avons fait de gros progrès dans deux directions : dans la direction géographique d'abord, parce que non seulement nous avons pu faire des approches du côté des pays neutres, mais aussi parce que nous avons été saisis d'une demande de la Grande-Bretagne d'étudier les résultats que nous avions obtenus sur le papier pour voir si elle pourrait se joindre à nous pour faire d'Euro-contrôle une véritable organisation de contrôle aérien dans la moitié de l'Europe occidentale, sans faille et sans trou. Cette offre faite par la Grande-Bretagne signifie en tout cas que nos travaux ont été poussés et que les résultats en sont intéressants.

Nous avons fait aussi un progrès dans le domaine de l'organisation elle-même en ce sens que la grosse difficulté résidait dans les différences de points de vue, fréquents et normaux, entre les autorités militaires et les autorités civiles, non pas pour notre seul pays mais pour tous les pays intéressés.

Nous sommes maintenant d'accord avec les pays de l'O. T. A. N. sur une formule à mettre au point. Je peux dire à M. Coudé du Foresto que les choses sont en bonne voie et que je serai heureux de donner plus de détails dès que cela sera possible aux commissions compétentes.

En ce qui concerne l'Afrique, j'espère pouvoir prendre l'avion demain qui me permettra après-demain de recueillir, du moins je le suppose, la signature des représentants des Etats de la Communauté en vue de la création de l'Agence de sécurité et de navigation aérienne. Il s'agit de mettre en commun les moyens techniques relatifs à la navigation aérienne.

Plusieurs Etats nous ont demandé de gérer, dans cette agence commune, la plupart de leurs installations aériennes et ont également demandé à bénéficier de la technique française.

J'ai donc l'espoir que, dans ce domaine de l'A. S. E. C. N. A., nous allons réaliser un ensemble et que les Etats travailleront en commun dans cette agence. Les Etats pensent que là aussi, la technique commande et qu'il est nécessaire de faire un ensemble si l'on veut que les avions qui survolent les différentes régions de l'Afrique ne soient plus gênés par le compartimentage national.

Je peux et je veux espérer que les Etats membres de la Communauté ne seront pas les seuls à entrer dans cette agence. Les dispositions ont été prises pour que les Etats indépendants, comme le Cameroun et le Togo, et peut-être d'autres Etats qui se trouvent géographiquement à l'intérieur des zones que couvre la Communauté, pour des raisons plus techniques que politiques, adhéreront à l'A. S. E. C. N. A.

En matière de transports aériens, un principe du même ordre nous a poussés. J'ai dit : les avions volent plus vite, mais j'ai dit aussi qu'ils coûtaient plus cher, qu'ils étaient plus lourds, et que leur coefficient de remplissage, dont parlait tout à l'heure M. le sénateur Dubois à propos des lignes intérieures, joue un rôle essentiel dans le résultat de leur exploitation.

Exploiter des avions qui peuvent emporter 150 et demain 190 passagers, alors qu'ils pouvaient en emporter 75 au maximum il y a peu de temps, cela pose une série de problèmes dont vous comprenez toute l'importance. Il est évident que des accords doivent être passés surtout lorsque ces avions coûtent de 2,5 à 3 milliards.

Les investissements de chaque compagnie s'accroissent considérablement et les conditions d'exploitation deviennent à la fois plus intéressantes et plus difficiles en raison des nécessités du remplissage dont j'ai parlé tout à l'heure.

Dans ces conditions, Air-Union a été projeté par les compagnies de navigation aérienne et je dis à M. Coudé du Foresto, qui soulignait ce problème tout à l'heure, qu'effectivement, c'est avec regret que nous avons vu la K. L. M. s'éloigner de l'accord auquel nous l'avions conviée à participer.

Cependant, à Bruxelles, le mois dernier, il a été officiellement confirmé que la K. L. M. avait demandé à ses collègues belges que le projet, lorsqu'il aurait sa formule définitive, lui soit soumis. Nous espérons que, dans un dernier effort, elle pourra s'affilier à Air-Union de façon à ne pas être isolée dans la compétition qui s'ouvre.

Cela étant, les rapporteurs ont fait un certain nombre d'observations légitimes et ont reposé un certain nombre de questions sur lesquelles je ne peux leur faire que des réponses approximatives puisque les réunions succèdent aux réunions et qu'une affaire de cette importance nécessitera encore beaucoup de conférences sur le plan des compagnies de navigation, un certain nombre de réunions des ministres, avant que des réponses précises puissent être apportées ; mais là encore, je suis à la disposition des commissions ; je serais heureux de les associer aux travaux et aux problèmes qui se posent aux responsables des différents pays associés.

La question du mémorandum a été soulevée, car c'est la coordination aérienne en Afrique ; je voudrais être bref à ce sujet, parce que, en définitive, je n'ai pas tellement de choses à ajouter à ce que j'ai déjà répondu à cette tribune à M. Duclos.

Je disais à M. Duclos que la Constitution a donné aux Etats membres de la Communauté la responsabilité de leurs transports aériens internes. Je ne pense pas qu'ils le déplorent. Et le ministre que je suis a conservé seulement la responsabilité des transports aériens extérieurs de la Communauté.

En ce qui concerne l'organisation des transports intérieurs trois cas sont possibles : on peut d'abord — ce que je souhaite dans le moment présent — pour la plupart des cas, maintenir ce qui existe : dans certains Etats, les lignes intérieures sont assurées par Air France, dans d'autres par l'U. A. T., dans d'autres par Air France et l'U. A. T., dans d'autres encore par les petites compagnies locales existantes. Dans la mesure où l'organisation actuelle donne satisfaction aux Etats membres de la Communauté, je pense que le mieux est de ne rien changer ou de ne rien entreprendre qui coûte ou puisse poser des problèmes.

Mais si, toutefois, l'évolution ou l'expansion économique aidant, certains Etats de la Communauté voulaient utiliser — et c'est leur droit strict — cette faculté qui leur est reconnue par la Constitution et constituer une organisation aérienne propre, le problème se pose alors de savoir si je dois laisser agir en ordre dispersé les diverses compagnies.

A cela s'opposent deux raisons : l'une, c'est que la concurrence entre les compagnies françaises serait mauvaise ; l'autre, c'est que l'on arriverait plus ou moins rapidement à la constitution anarchique de groupements divers et qu'au moment où nous parlons de la nécessité de l'union et de la coordination, on aboutirait à l'éparpillement et à la balkanisation.

C'est ce que je ne voudrais pas et, partant de ce premier principe et d'un second principe que j'ai évoqué à cette tribune, qui veut que dans les conseils ou les assemblées il est difficile et dangereux que la compagnie Air France, qui est l'instrument de la politique nationale de la République française, soit obligée de se plier à différentes sujétions, j'ai décidé qu'Air France garderait en Afrique son autonomie propre et c'est pourquoi j'ai pensé faire appel à l'U. A. T. J'ai pensé, comme je l'ai dit dans le mémorandum, à sa vocation africaine parce qu'elle pourrait se plier d'une façon plus souple aux diverses sujétions. L'U. A. T. est moins liée que la compagnie nationale ne l'est au Gouvernement de la République.

En bref, comme je l'ai dit à cette tribune, il m'a paru que la situation était assez différente de celle qui aurait consisté à dire aux Etats d'Afrique : vous êtes libres de créer l'instrument que vous voulez pour vos transports aériens, mais vous ayant rendu la liberté d'une main, je vous la reprendrai de l'autre. Parmi les compagnies qui seront autorisées à demander à servir sous votre propre contrôle, j'en désigne une à l'avance. Est-ce à dire que je crée un monopole de fait pour l'U. A. T. ? Non, en ce sens que, si les Etats sont satisfaits de leurs transports, ils restent dans la situation actuelle. Je ne cherche pas à précipiter l'évolution, mais tout au plus à la prévoir. S'ils désirent monter leur système, je souhaite que ce soit avec l'U. A. T. de façon qu'il y ait unité de politique aérienne en Afrique. Si, pour une raison que je ne souhaite pas, ils s'adressent à une autre compagnie, ils sont libres de recourir au fonds d'assistance technique et au fonds d'aide et de coopération. Une fois la décision prise, ils instituent leur propre politique aérienne sous leur propre contrôle.

Voilà le principe. En fait, ne nous y trompons pas, les questions posées en Afrique sont, dans le moment présent, des questions d'organisation, mais là comme ailleurs, une question domine les autres : le progrès technique modifiera les bases de principe d'organisation. L'apparition de quadriréacteurs qui vont peu à peu atterrir sur les aéroports d'Afrique pose de nombreux problèmes. Dans nos pays à forte densité, on peut encore assurer le remplissage d'avions à 150, 170, 190 places grâce à la densité démographique et à l'expansion économique. En Afrique, où la densité démographique est beaucoup moins grande et où l'activité économique est loin d'être semblable à celle de l'Occident, il est à craindre que le problème des grands quadriréacteurs ne crée de singulières difficultés pour le remplissage en dehors des points essentiels, des plaques tournantes de l'Afrique. Il se pose là une série de problèmes techniques pour le choix des avions et c'est probablement dans des avions nouveaux que nous trouverons le type adapté à la desserte des lignes africaines. Il faudrait tenir compte de cela autant que des problèmes d'organisation commerciale. Là encore, je crois que c'est une question qui mérite d'être

traitée à fond ; elle comporte des implications commerciales et techniques considérables et j'aimerais pouvoir m'en expliquer longuement dans un autre cadre que celui de cette fin de séance du Sénat.

D'autres questions qui m'ont été posées appellent peut-être une réponse plus immédiate. Plusieurs ont visé Air-Inter ou plutôt ce que j'appellerai la desserte des lignes aériennes intérieures. Je voudrais dire à ce sujet trois choses aux différents intervenants.

D'abord oui, bien sûr, je l'ai dit à l'Assemblée nationale, je souhaite que se créent peu à peu ces lignes aériennes intérieures dont le sénateur Dubois a fait l'éloge. Mais je voudrais tout de même que certaines illusions ne se répandent pas. Il est vrai que les subventions de la chambre de commerce de Nantes ont permis la création des lignes Nantes-Rabat et Nantes-Alger. Mais j'observe qu'après un certain temps ces lignes ont disparu d'elles-mêmes ; leur rentabilité n'était pas assurée. M. Méric, parlant d'Air France qui assure Paris-Toulouse pendant l'été et qui a cessé le trafic sur cette ligne pendant l'hiver, dit que c'est la ligne la plus rentable. En tout cas, elle représente 60 millions de déficit.

M. André Méric. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Méric, avec l'autorisation de l'orateur.

M. André Méric. Je m'excuse, monsieur le ministre, je vous demande de vous renseigner très exactement, parce que lorsque j'avance quelque chose à la tribune du Sénat, je suis sérieux. J'ai pris l'avion d'Air France Toulouse-Paris presque toutes les semaines pendant de nombreux mois et un certain nombre de mes collègues ici présents ont pu faire la même constatation : l'avion était aux trois quarts plein à chacun de ses voyages. Dans de telles conditions il n'est pas possible qu'il y ait 601 millions de déficit au bout de six mois comme vous l'affirmez. Une fois de plus, les renseignements que l'on vous a donnés sont faux.

M. le ministre. Je prends acte de votre déclaration ; il serait grave que la compagnie nationale pour augmenter aux frais des contribuables les tarifs qui sont payés donnât de faux renseignements au ministre. Bien que vous l'affirmiez, je dis que j'attendrai des contrôles plus serrés pour être sûr que de tels procédés sont employés par une compagnie nationale dont j'ai la charge de défendre l'honneur et les conditions d'exploitation.

M. André Méric. Je vous demande de faire l'enquête.

M. le ministre. Je dirai également que l'expérience avait été faite par Air-Inter, M. Coudé du Foresto et M. Pams l'ont rappelé. Ce n'est pas si simple d'assurer un remplissage qui doit dépasser les deux tiers ou les trois quarts des places disponibles. Air France considère qu'il est nécessaire d'avoir un remplissage le plus rapproché possible de 80 p. 100 pour assurer la rentabilité de l'ensemble. Comme je l'ai dit à l'Assemblée nationale, nous étudions la question actuellement. Il faut que quelque chose soit fait dans ce domaine et il est légitime que ceux qui habitent dans des régions éloignées du centre puissent avoir la satisfaction d'un transport plus aisé.

Il est normal aussi que l'on ne cherche pas à recommencer des expériences aussi coûteuses que celles qui ont été parfois réalisées. La solution, et nous cherchons une formule souple, est la suivante : Air-Inter étudie un système, que je suis en train de mettre au point avec mes collègues des finances. S'il apparaît qu'il est encore trop tôt pour réaliser ce système — et M. Pams avait raison de dire que la discipline est nécessaire dans ce domaine et l'anarchie dangereuse — une solution plus simple pourrait être étudiée et notamment celle de faire sous-traiter par Air-Inter le trafic des lignes, pendant un certain temps, à ceux qui s'offriraient pour les desservir — c'est le cas notamment de Paris-Pau — afin que les droits soient maintenus à Air Inter et que les expériences nécessaires puissent être tentées dans de meilleures conditions que l'expérience de 1958.

D'autre part, un certain nombre de questions m'ont été posées concernant, et je m'en réjouis, l'aviation légère dont M. Marrane sait que je lui porte une amitié particulière, car il est vrai de dire que l'aviation légère a été délaissée pendant quelques années. Des crédits accrus lui sont accordés et un effort particulier a été fait pour lui rendre une part de son importance ancienne. Au budget de 1958, les crédits avaient été réduits à un chiffre que j'ai pu multiplier par six et demi dès l'année suivante et augmenter encore légèrement cette année.

Il n'en reste pas moins que deux questions se posent au fur et à mesure que se multiplie le nombre des avions légers en circulation dans les aéro-clubs ou chez les particuliers. D'abord, la détaxe de l'essence qui porte sur des montants plus élevés ; c'est ce qui inquiète M. Coudé du Foresto, auquel je puis répondre d'ailleurs, de façon précise, qu'à l'heure actuelle, la détaxe de carburant a été portée successivement de 660 à 760 millions cette année, dont 280 pour l'aviation légère, ce qui permettra un amortissement de 60 à 70 p. 100 environ du prix de la taxe sur le carburant.

Il faudrait effectivement pouvoir faire mieux. Cela me paraît utile. J'œuvre — je remercie tous ceux qui m'y aideront — pour faire comprendre à l'opinion tout entière que l'aviation légère n'est pas seulement un sport pourtant valable ou un plaisir légitime, mais qu'elle est la base de la création d'un état d'esprit aéronautique, faute de quoi tout ce qu'on fait dans les autres domaines manquera de ce substratum indispensable pour que l'esprit aéronautique règne en France et pour que l'aéronautique française puisse être suffisamment prospère.

J'en viens maintenant à un certain nombre de questions techniques qui m'ont été posées par M. Pams et différents intervenants. En ce qui concerne les pistes tout d'abord, je vous annonce que celle de Papeete sera achevée en mai 1960, pour l'inauguration du tour du monde que l'accord franco-américain a permis de réaliser. La dernière tranche de 250 millions figure au budget de cette année. La piste et les bâtiments permettront de recevoir des avions modernes au moment où, dans cinq mois, la ligne du tour du monde commencera son trafic.

En ce qui concerne les matériels, un certain nombre de problèmes se posent. Je rappelle ce que j'ai déjà dit à l'Assemblée nationale. J'ai écouté avec intérêt les critiques qui ont été faites du système qui veut que ce soit non le ministre de l'aviation civile, mais le ministre de l'aviation militaire qui soit le tuteur des constructeurs et que, par conséquent, j'apparaisse dans ce domaine comme un simple passeur de commandes, ou d'études plus exactement, pour certains prototypes qui nous semblent particulièrement intéressants.

Je m'associe aux éloges qui ont été adressés à *Caravelle*. J'ai écouté avec intérêt les conseils très pertinents que m'a donnés M. Méric. Nous avons été conscients du problème de l'avion supersonique et de l'intérêt, pour la France, d'être capable de construire ce long courrier moderne. Au point où nous sommes, on chiffre les études en Angleterre, et nous avons refusé de nous associer pour le moment, et en Amérique, à un minimum de 150 milliards de francs pour un appareil de ce type. Je ne dis pas qu'il ne faille pas le faire, mais je dis que cela représente un effort considérable. M. Marrane rappelait, tout à l'heure, au sujet de *Caravelle*, que le succès signalé par M. Méric ne saurait amortir les frais d'études qu'une fois les 228 premiers appareils vendus. Pour un appareil du type dont il est question, ce sont des débouchés du même ordre qu'il faudrait rechercher pour couvrir les dépenses engagées.

Sur le problème de Toulouse, j'ai noté toutes les observations que m'a faites M. Méric au sujet de son désir de voir s'y maintenir le centre de réparation des avions classiques. Sur ce point, je suis complètement d'accord avec lui. Là où je l'ai « amertumé », selon son expression, là où je lui ai provoqué amertume et découragement, c'est quand, dans la lettre que je lui ai écrite, j'ai exprimé ma crainte que les avions classiques ne voient pas un long avenir devant eux. Toutefois, tant que des avions de ce type devront être réparés, il est naturel que ce soit à Toulouse, pour les raisons qu'a exposées M. Méric.

Ce que j'ai simplement voulu faire, c'est le mettre en garde contre l'espoir qu'il a exprimé ici que les avions classiques continueraient longtemps à avoir leur emploi au même rythme que maintenant. Je souhaite qu'il ait raison.

J'ai dit que pour l'exploitation en Afrique, par exemple, je ne pensais pas qu'il faille utiliser des avions quadriréacteurs dans n'importe quelle circonstance et n'importe comment.

J'espère, par conséquent que, pendant un certain temps, les avions conventionnels auront leur large emploi. Je crains qu'avec la transformation technique, qui est la marque actuelle de l'évolution de l'aéronautique, il en aille différemment. Aussi n'ai-je pas voulu le bercer de faux espoir.

Je prends note de ce qu'il m'a dit sur les conditions techniques de l'aérodrome de Toulouse que j'ai fait vérifier depuis notre dernière conversation.

Il est exact que des immeubles d'une hauteur importante avaient été projetés dans les dégagements de la piste et que le permis de construire avait été délivré par la municipalité contrairement aux dispositions du plan de dégagement arrêté par mes services. Nous avons pu intervenir pour limiter la hauteur des constructions à un niveau qui réduise la gêne et qui permette l'allongement, dans l'autre sens, de la piste dont a parlé M. Méric.

Si les conditions pratiques peuvent être remplies pour que Toulouse soit utilisé comme il le souhaite, il faut cependant éviter des difficultés qui ne manqueraient pas de se produire du fait de la présence de matériels nouveaux à Orly et de matériels conventionnels de tous types à Toulouse, si ces matériels conventionnels ont encore une longue utilisation, ce que je souhaite comme M. Méric, mais ce dont je suis peut-être moins sûr que lui.

En ce qui concerne le problème qui a été soulevé, M. Méric et M. Marrane se sont largement reportés, c'est bien naturel, au débat qui eut lieu à l'occasion du budget du ministère des forces armées. Là se pose le problème nécessaire de la reconversion évoqué par M. Guillaumat que nous, utilisateurs d'appareils civils, nous voudrions voir réduite le plus possible. Comme certain nombre d'intervenants l'ont dit, nous souhaitons beaucoup que des matériels français puissent être construits qui répondent à nos besoins.

M. Dubois disait lui-même fort bien que, dans le moment présent, les appareils qui permettraient à Air-Inter l'exploitation la plus économique sont sans doute des appareils étrangers et il souhaitait qu'il fût possible de remplacer les appareils étrangers par des appareils français. Il citait le *Super-Broussard*. Notre espoir est commun. En 1962, cet appareil sera au point. Nous saurons alors si, comme M. Dubois et moi-même l'espérons, il pourra servir aux lignes intérieures dans l'intérêt national, car je souhaite de toutes mes forces faire employer par des compagnies françaises des matériels français.

Si j'ai voulu répondre dans le détail à toutes les questions posées, il m'aurait fallu encore bien du temps. J'ai conscience d'avoir répondu trop brièvement à différentes questions importantes. Le rendez-vous que j'ai pris avec les commissions compétentes n'est pas un rendez-vous de circonstance. Je répète que je souhaite de toutes mes forces pouvoir m'expliquer longuement, par ce que le sujet le mérite, sur toutes les questions qui se posent. Il n'y a pas de problème plus important à l'heure actuelle que celui de l'implication de la technique sur l'économique, le politique et le social en matière d'aviation. C'est sur ce plan que nous aurons, l'an prochain, des étapes à marquer. Je serais heureux, avant que ces étapes soient parcourues, de m'en être expliqué largement. (*Applaudissements.*)

M. André Méric. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Méric.

M. André Méric. Je m'excuse de retenir pendant quelques instants encore l'attention de nos collègues sur ce problème, mais je voudrais remercier M. le ministre de sa réponse et prendre acte du fait que son ministère va réparer les dommages qu'il a occasionnés à la piste du centre de Toulouse-Montauban.

Par ailleurs, sur la première question qu'il a évoquée, en ce qui concerne la suppression de la ligne aérienne de Paris, je voudrais lui faire observer que le remplissage était convenable puisque Air France a été obligé de remplacer sur cette ligne les *D C 4* par des *Vickers-Viscount*. C'est une deuxième preuve que le remplissage était atteint.

D'autre part, vous déclarez que vous n'avez pas trop d'espoir dans les avions conventionnels. Mais, si l'on crée des lignes intérieures, si l'on crée une coordination, vous ne pouvez pas réaliser ce programme du jour au lendemain avec *Caravelle* ou avec des avions supersoniques. Vous serez obligé d'utiliser du matériel conventionnel. Or, vous avez un centre à Toulouse équipé spécialement pour la réparation de ce matériel.

Votre lettre s'arrête au *D C 4*; or, il y a aujourd'hui en service des *Constellation*, des *Super-Constellation* et des *Vickers-Viscount*, tous matériels, ainsi que les appareils étrangers utilisés par un grand nombre de compagnies, qui peuvent être réparés à Toulouse.

Vous nous avez promis de nous confier trois *Constellation* à réparer compte tenu de la diminution des tâches en Afrique, mais ils ne sont pas encore arrivés. Vous nous aviez promis également de nous confier des avions de recherches et de sauvetage à réparer à Toulouse ; on n'en n'a vu aucun.

Je tiens à vous signaler ces faits afin que vous soyez à même de tenir vos engagements.

M. le ministre. Je les tiendrai dès que les appareils auront été choisis. Les appareils de recherches et de sauvetage seront affectés à Toulouse, dès que nous les aurons. Encore faut-il que nous les ayons pour pouvoir les affecter !

M. André Méric. Alors, il ne fallait pas faire les promesses !

M. le ministre. Je vous promets d'avance, avant d'avoir ces appareils, qu'ils seront affectés à Toulouse,

M. André Méric. Enfin, je souhaite, monsieur le ministre, qu'il n'y ait pas de licenciements à Toulouse.

Je souhaite que vous fassiez faire une enquête non seulement en utilisant les renseignements que vous possédez, mais aussi en vous rendant sur place, où vous vous rendrez compte. Vous pourrez alors dire qui a raison, quant à la valeur technique de ce centre qu'on parle toujours de supprimer alors qu'il est certainement le plus rentable d'Air France.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je donne lecture de la partie des états F et G concernant l'aviation civile et commerciale.

II. — Aviation civile et commerciale.

ETAT F

(*Mesures nouvelles.*)

« Titre III, moyens des services : 12.501.016 NF. » — (*Adopté.*)

« Titre IV, interventions publiques : — 213.000 NF. » — (*Adopté.*)

ETAT G

(*Mesures nouvelles.*)

« Titre V. — Investissements exécutés par l'Etat :

« Autorisations de programme : 243.670.000 NF ». — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement : 64.830.000 NF ». — (*Adopté.*)

« Titre VI. — Subventions d'investissement accordées par l'Etat :

« Autorisations de programme : 6.330.000 NF ». — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement : 5.530.000 NF ». — (*Adopté.*)

M. Coudé du Foresto, *rapporteur spécial*. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Coudé du Foresto.

M. Coudé du Foresto, *rapporteur spécial*. M. le rapporteur général m'a chargé de faire une proposition à l'Assemblée et à vous-même, monsieur le président. Ne pourrions-nous pas commencer la séance de demain matin par le budget de la marine marchande ?

M. le rapporteur général m'avait demandé également de vous suggérer que cette séance se tienne à neuf heures trente, mais je ne sais pas si c'est encore possible, étant donné l'heure matinale que nous avons atteinte.

M. le président. Pour des raisons matérielles, il vaudrait mieux en effet tenir séance à dix heures. Nous pourrions commencer l'examen du budget de la marine marchande à dix heures et en finir dans la matinée, je suppose.

Il serait souhaitable, étant donné l'ampleur de notre ordre du jour, que nous puissions aborder la discussion du budget de l'agriculture immédiatement après.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

— 11 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Jacques Delalande un rapport, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale dans sa deuxième lecture, relatif à la revision des loyers commerciaux (n° 87).

Le rapport sera imprimé sous le n° 93 et distribué.

J'ai reçu de M. Jean Geoffroy un rapport, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, modifiant la loi n° 49-420 du 25 mars 1949 revisant certaines rentes viagères constituées entre particuliers (n° 39).

Le rapport sera imprimé sous le n° 94 et distribué.

J'ai reçu de M. André Fosset un rapport, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sur

le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, interdisant certaines pratiques en matière de transactions portant sur des immeubles et des fonds de commerce et complétant l'article 408 du code pénal (n° 28).

Le rapport sera imprimé sous le n° 95 et distribué.

J'ai reçu de M. le général Ganeval un rapport, fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, fixant un nouveau régime de limites d'âge pour les militaires non officiers des armées de terre et de mer (n° 42).

Le rapport sera imprimé sous le n° 96 et distribué.

— 12 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de la prochaine séance publique, aujourd'hui jeudi 10 décembre, à 10 heures :

Examen d'une demande présentée par la commission des affaires économiques et du plan tendant à obtenir l'autorisation de désigner une mission d'information chargée de s'informer, d'une part, sur l'industrialisation de l'Algérie, la modernisation de son agriculture et la politique de l'habitat (Plan de Constantine), d'autre part, sur les conditions actuelles de la recherche de pétrole au Sahara et l'exploitation des gisements découverts.

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1960, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, en première lecture, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution. N°° 65 et 66. — M. Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation.

Deuxième partie. — Moyens des services et dispositions spéciales :

Travaux publics et transports :

III. — Marine marchande :

M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.

Articles 29 et 93 du projet de loi.

Agriculture :

MM. Paul Driant et Geoffroy de Montalembert, habitat rural, rapporteurs spéciaux de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation ; MM. René Blondelle et Marc Pauzet, viticulture, rapporteurs pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.

Articles 49, 68 *bis*, 69 *bis*, 72 et 73 du projet de loi.

Prestations sociales agricoles :

M. Max Monichon, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. M. André Dulin, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales.

Articles 54 et 55 du projet de loi.

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée le jeudi 10 décembre à zéro heure cinquante-cinq minutes.*)

Le Directeur du service de la sténographie du Sénat,
HENRY FLEURY.

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 9 DECEMBRE 1959

Application des articles 69 à 71 du règlement.

113. — 9 décembre 1959. — **M. Pierre Marcilhacy** demande à **M. le ministre des armées** pour quelles raisons les frais funéraires d'une modeste famille dont le fils est mort en service commandé ne sont pas exactement remboursés sur justification des dépenses, plus spécialement pour quelles raisons une décision signée du ministre peut être contestée par ses propres services; enfin, s'il ne pense pas que semblables marchandages sur la douleur des familles portent atteinte au crédit moral de l'armée que nous avons à tâche de préserver ou défendre.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 9 DECEMBRE 1959

Application des articles 67 et 68 du règlement, ainsi conçus:

« Art. 67. — *Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Sénat, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.* »

« Art. 68. — *Les questions écrites sont publiées durant les sessions et hors sessions au Journal officiel; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

510. — 9 décembre 1959. — **M. Charles Suran** expose à **M. le ministre du travail** les craintes des personnes qui, ayant cotisé à la sécurité sociale dès sa création au titre de salariés ont continué, après un changement de situation, à cotiser pour tous les risques au titre d'assurés volontaires et qui, en raison de ce changement de situation, ont été obligées par la loi à verser à partir de 1959 à la caisse vieillesse de leur nouvelle profession, pouvaient cumuler, en raison de la tolérance accordée par le ministère du travail par lettre du 11 décembre 1951, les deux retraites; à l'heure actuelle, la sécurité sociale n'accepte plus de prendre comme assurés volontaires pour la retraite vieillesse les personnes se trouvant dans ce cas, et lui demande si les personnes intéressées pourront obtenir et cumuler les deux retraites et si, dans la négative, elles peuvent obtenir le remboursement des cotisations vieillesse versées à la sécurité sociale.

511. — 9 décembre 1959. — **M. Jacques Delalande** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'un père de famille propriétaire de divers immeubles a fait donation en avancement d'hoirie à l'un de ses enfants, en 1948, d'une ferme évaluée dans l'acte de donation suivant sa valeur réelle à cette époque, et qu'il désire aujourd'hui faire une donation-partage à l'ensemble de ses enfants en comprenant dans la masse des biens à partager le rapport de la valeur de la ferme donnée en 1948. Les parties, toutes majeures et capables, étant d'accord pour effectuer le rapport d'après la valeur actuelle de la ferme donnée, contrairement aux dispositions de l'article 860 du code civil, il demande si l'administration de l'enregistrement sera fondée à réclamer un complément de droit soit en considérant qu'il y a donation au profit de ses codonataires par le donataire qui effectuera le rapport, soit en considérant qu'il y a une soulte déguisée, ou au contraire si cette opération conforme à la plus élémentaire justice sera admise comme ne devant justifier la perception d'aucun droit complémentaire.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

AGRICULTURE

462. — **M. Jean Nayrou** a l'honneur de demander à **M. le ministre de l'agriculture** si l'allocation de salaire unique peut être accordée à un salarié, membre d'une famille d'exploitants agricoles, père d'un enfant de moins de dix ans, s'il apporte la preuve que son épouse n'a aucune activité sur l'exploitation et n'a aucune activité professionnelle ou rémunératrice autre que les travaux du ménage, et qu'au surplus l'importance de l'exploitation est insuffisante pour justifier l'emploi de sa conjointe. (*Question du 17 novembre 1959.*)

Réponse. — Pour l'enfant unique à charge, l'allocation de salaire unique n'est due que jusqu'à l'âge de cinq ans (toutefois, dans le cas d'un allocataire isolé ou d'un allocataire dont le conjoint est malade ou infirme, les limites d'âge en vigueur pour l'attribution des allocations familiales demeurent applicables). Sous cette réserve, la question posée comporte une réponse affirmative.

EDUCATION NATIONALE

445. — **M. Pierre Mathey** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** si un professeur de philosophie du lycée d'Aumale (Algérie), mobilisé le 3 juillet 1957 et comptant à cette date deux mois de congés non pris (démobilisé le 25 octobre 1959) a le droit de bénéficier de ces deux mois de congés que son appel sous les drapeaux l'avait empêché de demander à temps voulu. (*Question du 12 novembre 1959.*)

Réponse. — Les professeurs de l'enseignement du second degré doivent prendre leurs congés dans la limite des dates fixées légalement pour les vacances scolaires. Le report de tout ou partie de ces congés, dans un cas tel que celui qui est signalé par l'honorable parlementaire, ne peut être envisagé en raison du caractère strictement annuel des congés des fonctionnaires.

INFORMATION

378. — **M. Bernard Lafay** demande à **M. le ministre de l'information** s'il ne lui paraît pas opportun à la lumière d'incidents récents de procéder à la réforme des principes, des méthodes, de la procédure de la censure cinématographique. (*Question du 13 octobre 1959.*)

Réponse. — Une première réforme a été réalisée par le décret du 10 octobre 1959 qui élève de seize à dix-huit ans l'âge des mineurs auxquels la projection d'une œuvre cinématographique peut être interdite. En outre le ministre de l'information a entrepris une étude d'ensemble des problèmes que pose le contrôle cinématographique. Il ne saurait donc prendre parti sur un point particulier dès maintenant.

SANTE PUBLIQUE ET POPULATION

458. — **M. Gabriel Montpied** indique à **M. le ministre de la santé publique et de la population** que l'instruction des dossiers d'allocation militaire exigeant plusieurs mois, les familles dont le soutien est incorporé sont pendant un long temps privées de ressources; que la responsabilité en incombe à la procédure réglementaire, beaucoup trop lente; et lui demande ce qu'il compte faire pour mettre fin à cette pénible situation par l'édiction d'une procédure plus rapide et de mesures d'urgence. (*Question du 12 novembre 1959*).

Réponse. — La réforme des lois d'assistance instituée par le décret du 29 novembre 1953, en unifiant la procédure en matière d'admission à l'aide sociale, a eu entre autres buts, celui d'accélérer l'examen des demandes, et partant le prononcé des admissions. Les intentions des auteurs du décret en assimilant les allocations attribuées aux familles dont le soutien accomplit son service militaire, à l'ensemble des autres prestations d'aide sociale, pour ce qui est de la procédure d'admission, alors qu'elles étaient auparavant assujetties à un régime spécial, étant précisément d'accélérer les décisions les concernant, il ne saurait dès lors être question de revenir en arrière. Il est en outre indiqué à l'honorable parlementaire qu'il a toujours été conseillé aux familles, dans le but de réduire la procédure d'attente et avec l'accord de l'administration, de présenter leur demande antérieurement à l'incorporation du soutien, dans les trois mois précédant celle-ci par exemple.

TRAVAIL

335. — **M. Edgar Tailhades** expose à **M. le ministre du travail** que M. X est lié à plusieurs maisons par un contrat écrit et précis d'agent commercial conforme aux dispositions de l'arrêté du 23 décembre 1958; qu'une de ces maisons ainsi représentées décide que désormais M. X devra agir comme représentant statutaire et impose la signature d'un contrat conforme aux dispositions de la loi du 7 mars 1957, sous peine, pour M. X, de se voir privé de la représentation de ladite maison. Il lui demande — compte tenu de la réponse à la question écrite n° 2141 (*Journal officiel*, débats, Assemblée nationale, 5 septembre 1959, page 1625), — si M. X sera de ce fait contraint de se lier à toutes les autres maisons qu'il représente par un contrat de représentant statutaire. (*Question du 22 septembre 1959.*)

2e *réponse.* — Le ministre du travail estime, sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, que la question de savoir si une personne ayant plusieurs cartes de représentation peut exercer concurremment, depuis l'intervention du décret n° 58-1345 du 23 décembre 1958, relatif aux agents commerciaux, la profession de représentant statutaire et celle d'agent commercial, comporte une réponse négative, ainsi qu'il a été indiqué dans la réponse à la question écrite n° 2141 publiée au *Journal officiel*, débats

parlementaires, Assemblée nationale, du 5 septembre 1959. Dans le cas d'espèce ci-dessus exposé, il appartient à l'intéressé d'apprécier si la proposition de transformer son contrat d'agent commercial en contrat de représentant statutaire, qui lui est faite par l'une des entreprises dont il est mandataire, est ou non acceptable, compte tenu, d'une part, de la nature juridique des contrats le liant aux autres entreprises représentées et, d'autre part, des garanties résultant pour les agents commerciaux, des dispositions de l'article 3 du décret du 23 décembre 1958. Les tribunaux compétents sont, en tout état de cause, seuls qualifiés pour se prononcer sur les litiges auxquels donnerait lieu l'application de ces dispositions.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

451. — M. Guy de La Vasselais expose à **M. le ministre des travaux publics et des transports** que de nombreux accidents sont provoqués la nuit par suite du fait que les automobilistes viennent percuter un camion à l'arrêt parce qu'ils n'ont pas vu suffisamment à temps le « triangle » se trouvant à l'arrêt dudit camion et lui demande s'il ne serait pas possible de trouver le moyen, par exemple un clignotant, qui avertirait plus sûrement l'automobiliste de la situation à l'arrêt du camion. (*Question du 12 novembre 1959.*)

Réponse. — Afin de remédier aux nombreux accidents provoqués la nuit par les camions à l'arrêt sur les routes, les dispositions suivantes sont prévues: 1° le triangle de présignalisation indiquant qu'un camion est à l'arrêt doit être placé à 30 mètres de celui-ci et doit être visible à 100 mètres par temps clair. Si, par suite du profil en long de la route (virages, sommets de côte) ledit triangle n'était pas visible à 100 mètres, il doit être placé à plus de 30 mètres de manière à ce que la condition de visibilité soit remplie; 2° l'arrêté du 19 décembre 1958 relatif à la présignalisation des véhicules et le cahier des charges qui y est annexé, ont prévu de nouvelles dispositions pour accroître la visibilité du triangle de présignalisation: obligation de peindre en jaune soleil la zone triangulaire centrale non réflectorisée des appareils non évidés et possibilité d'adjoindre un feu clignotant orange dans la partie centrale du triangle.

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du mercredi 9 décembre 1959.

SCRUTIN (N° 12)

Sur l'amendement (n° 13 rectifié) de M. Jacques Faggianelli tendant à supprimer l'article 39 du projet de loi de finances pour 1960 (Chemin de fer corse).

Nombre des votants 223
Nombre des suffrages exprimés 218
Majorité absolue des suffrages exprimés 110

Pour l'adoption 99
Contre 119

Le Sénat n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Louis André.
Fernand Auberger.
Marcel Audy.
Clément Balestra.
Paul Baratgin.
Jean Bardol.
Edmond Barrachin.
Benali Brahim.
Lucien Bernier.
Jean Bertaud.
Auguste-François Billiemaz.
Jacques Bordeneuve.
Boukikaz Ahmed.
Marcel Boulangé (Territoire de Belfort).
Joseph Brayard.
Florian Bruyas.
Roger Carcassonne.
Michel Champleboux.
Paul Chevallier (Savoie).
Bernard Chochoy.
Emile Claparède.
Antoine Courrière.
Maurice Coutrot.
Etienne Dailly
Georges Dardel.
Léon David.
Gaston Defferre.
Mme Renée Dervaux.
Jacques Descours Desacres.
Baptiste Dufeu.
André Dulin.
Emile Durieux.
Adolphe Dutoit.
Jacques Faggianelli.
Jean Fichoux.
Jean-Louis Fournier
Jacques Gadoin.
Pierre Garet.
Jean Geoffroy.
Lucien Grand.
Léon-Jean Grégory.
Louis Gros.
Gueroui Mohamed.
Emile Hugues.
Jean Lacaze.
Bernard Lafay.
Henri Lafleur.
Pierre de La Gontrie.
Roger Lagrange.
Adrien Laplace.
Charles Laurent-Thouverey.
Guy de La Vasselais.
Francis Le Basser.
Edouard Le Bellegou.
Louis Leygue.
Waldeck L'Huillier.
Pierre Marcilhacy.
André Maroselli.
Georges Marrane.
Jacques Masteau.
Pierre-René Mathey.
André Méric.
Léon Messaud.
Pierre Métayer.
Gérard Minvielle.
Paul Mistral.
François Mitterrand.
François Monsarrat.
René Montaldo.
Roger Morève.
Louis Namy.
Jean Nayrou.
Gaston Pams.
Guy Pascaud.
Paul Pauly.
Général Ernest Petit (Seine).
Gustave Philippon.
Jules Pinsard.
Auguste Pinton.
Georges Portmann.
Mlle Irma Rapuzzi.
Georges Repiquet.
Jean-Paul de Rocca Serra
Eugène Romaine.
Alex Roubert.
Georges Rougeron.
Sadi Abdelkrim.
Sassi Benaïssa.
François Schleiter.
Abel Sempé.
Edouard Soldani.
Paul Symphor.
Edgar Tailhades.
René Toribio.
Emile Vanrullen.
Fernand Verdeille.
Maurice Vérillon.
Jacques Verneuil
Raymond de Wazières.

Ont voté contre :

MM.
Abdellatif Mohamed Saïd.
Gustave Alric.
Al Sid Cheikh Cheikh.
Philippe d'Argenlieu.
André Armengaud.
Octave Bajeux.
Joseph Beaujannot.
Antoine Béguère.
Belhabich Slimane.
Belkadi Abdennour.
Beloucif Amar.
Général Antoine Béthouart.
René Blondelle.
Jacques Boisrond.
Georges Bonnet.
Albert Boucher.
Jean-Marie Bouloux.
Amédée Bouquerel.
Jean-Eric Bousch.
Robert Bouvard.
Jean Brajeux.
Martial Brousse.
Julien Brunhes.
Gabriel Burgat.
Omer Capelle.
Mme Marie-Hélène Cardot.
Maurice Charpentier.
Adolphe Chauvin.
André Chazalon.
Robert Chevalier (Sarthe).
Gérald Coppenrath.
Henri Cornat.
André Cornu.
Louis Courroy.
Mme Suzanne Crémieux.
Jean Deguise.
Alfred Dehé.
Jacques Delalande.
Claudius Delorme.
Marc Desaché
Henri Desseigne.
Hector Dubois (Oise).
Charles Durand.
Hubert Durand.
Jules Emaille.
Jean Errecart.
André Fosset.
Charles Fruh.
Général Jean Ganeval.
Jean de Geoffre.
Robert Gravier.
Paul Guillaumot.
Yves Hamon.
Jacques Henriet.
René Jager.
Eugène Jamain.
Léon Jozeau-Marigné.
Louis Jung.
Paul-Jacques Kalb.
Michel Kauffmann.
Michel Kistler.
Roger Lachèvre.
Marcel Lambert.
Robert Laurens.
Arthur Lavy.
Marcel Lebreton.
Jean Lecanuet.
Modeste Legouez.
Marcel Legros.
Marcel Lemaire.
Bernard Lemarié.
Etienne Le Sassier-Boisauné.
François Levacher.
Paul Levêque.
Robert Liot.
Jean-Marie Louvel.
Roger Marcellin.
Jacques Marette.
Louis Martin.
Jacques Ménard.
Roger Menu.
Merred Ali.
Mokrane Mohamed el Messaoud.
Marcel Molle.
Max Monichon.
Claude Mont.
André Monteil.
Eugène Motte.
François de Nicolay.
Jean Noury.
Ouella Hacène.
Henri Parisot.
François Patenôtre.
Pierre Patria.
Marc Pauzet.
Paul Pelleray.
Lucien Perdereau.
Hector Peschaud.
Guy Petit (Basses-Pyrénées).
Raymond Pinchard.
Alain Poher.
Marcel Prelot.
Henri Prêtre.
Paul Ribeyre.
Jacques Richard
Eugène Ritzenthaler.
Louis Roy.
René Schwartz.
Robert Soudant.
Jacques Soufflet.
Gabriel Tellier.
René Tinant.
Jacques Vassor.
Etienne Viallanes.
Jean-Louis Vigier.
Pierre de Villoutreys.
Yanat Mouloud.
Michel Yver.
Modeste Zussy.

Se sont abstenus :

MM. Abel-Durand, Yvon Coudé du Foresto, Maurice Lalloy, Joseph Voyant et Joseph Yvon.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Achour Youssef.
Emile Aubert.
Jean de Bagneux.
Jacques Baumel.
Maurice Bayrou.
Belabed Mohamed.
Benacer Salah.
Bencherif Mouâaouia.
Jean Bène.
Bentchicou Ahmed.
Jean Berthoin.
Marcel Bertrand.
Edouard Bonnefous (Seine-et-Oise).
Raymond Bonnefous (Aveyron).
Georges Boulanger (Pas-de-Calais).
Marcel Brégégère.
Raymond Brun.
Pierre de Chevigny.
Jean Clerc.
Georges Cogniot.
André Colin.
Vincent Delpuech.
Paul Driant.
René Dubois (Loire-Atlantique).
Roger Duchet.
Jacques Duclos.
Claude Dumont.
René Enjalbert.
Edgar Faure.
Roger Garaudy.
Etienne Gay.
Victor Golvan.
Georges Guéril.
Georges Guille.
Raymond Guyot.
Alfred Isautier.
Mohamed Kamil.
Kheirate M'Hamet.
Jean de Lachomette.
Lakhdari Mohammed Larbi.
Georges Lamousse.
Henri Longchambon.
Fernand Malé.
Georges Marie-Anne.
Jacques de Maupeou.
Gabriel Montpied.
Léopold Morel.
Léon Motais de Narbonne.
Marius Moutet.
Mustapha Menad.
Charles Naveau.
Gilbert Paulian.
Henri Paumelle.
Marcel Pellenc.
Jean Péridier.
Paul Piales.
Edgard Pisani.
André Plait.
Michel de Pontbriand.
Etienne Rabouin.
Etienne Restat.
Vincent Rotinat.
Laurent Schiaffino.
Charles Sinsout.
Charles Suran.
Ludovic Tron.
Camille Vallin.
Mme Jeannette Vermeersch.
Paul Wach.

Excusés ou absents par congé :

MM.
Ahmed Abdallah.
Maurice Carrier.
Marcel Champeix.
Henri Claireaux.
Francis Dassaud.
Emile Dubois (Nord).
Yves Estève.
Hakiki Djilali.
Roger du Halgouet.
Roger Houdet.
Neddaf Labidi.
Joseph Raybaud.
Jean-Louis Tinaud.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Sénat, et M. Geoffroy de Montalembert, qui présidait la séance.

Ont délégué leur droit de vote :

(Art. 63 et 64 du règlement.)

MM. Marcel Audy à M. Paul Baratgin.
Edmond Barrachin à M. Charles Fruh.
Benali Brahim à M. René Montaldo.
Jean-Eric Bousch à M. Geoffroy de Montalembert.
Jean Brajeux à M. Henri Parisot.
Mme Marie-Hélène Cardot à M. René Jager.
MM. Marcel Champeix à M. Marcel Brégégère.
Michel Champleboux à M. Léon-Jean Grégory.
Francis Dassaud à M. Gabriel Montpied.
Claudius Delorme à M. Charles Durand.
Emile Dubois à M. Marcel Bertrand.
Yves Estève à M. Michel de Pontbriand.
Hakiki Djilali à M. Fernand Malé.
Edouard Le Bellegou à M. Jean Nayrou.
Roger Marcellin à M. Jacques Ménard.
Neddaf Labidi à M. Achour Youssef.
le général Ernest Petit à M. Louis Namy.
Joseph Raybaud à M. Raymond Brun.
Georges Rougeron à M. Fernand Auberger.
Edouard Soldani à M. Clément Balestra.
Joseph Yvon à M. Yvon Coudé du Foresto.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 13)

Sur les amendements (n° 58) de M. Marcel Pellenc au nom de la commission des finances et (n° 57) de M. Jean-Louis Fournier au nom de la commission des affaires sociales, tendant à supprimer les crédits ouverts au ministère des anciens combattants par le projet de loi de finances pour 1960 (article 27, état F, titres III et IV).

Nombre des votants	246
Nombre des suffrages exprimés	246
Majorité absolue des suffrages exprimés	124
Pour l'adoption	246
Contre	0

Le Sénat a adopté.

On voté pour :

MM.
Abdellatif Mohamed Saïd.
Abel-Durand.
Achour Youssef.
Gustave Alric.
Louis André.
Philippe d'Argenlieu.
André Armengaud.
Fernand Auberger.
Marcel Audy.
Jean de Bagneux.
Octave Bajeux.
Clément Balestra.
Paul Baratjin.
Jean Bardol.
Edmond Barrachin.
Joseph Beaujannot.
Antoine Béguère.
Belhabich Slimane.
Belkadi Abdennour.
Beloucif Amar.
Benacer Salah.
Benali Brahim.
Bencherif Mouâaouia.
Jean Bène.
Bentchicou Ahmed.
Lucien Bernier.
Général Antoine Béthouart.
Auguste-François Billiemaz.
René Blondelle.
Jacques Boisrond.
Edouard Bonnefous (Seine-et-Oise).
Raymond Bonnefous (Aveyron).
Georges Bonnet.
Jacques Bordeneuve.
Albert Boucher.
Boukikaz Ahmed.
Marcel Boulangé (territoire de Belfort).
Jean-Marie Bouloux.
Amédée Bouquerel.
Jean-Eric Bousch.
Robert Bouvard.
Jean Brajeux.
Joseph Brayard.
Marcel Brégégère.
Martial Brousse.
Julien Brunhes.
Florian Bruyas.
Gabriel Burgat.
Omer Capelle.
Roger Carcassonne.
Mme Marie-Hélène Cardot.
Marcel Champeix.
Michel Champleboux.
Maurice Charpentier.
Adolphe Chauvin.
André Chazalon.
Robert Chevalier (Sarthe).
Paul Chevallier (Savoie).
Pierre de Chevigny.
Bernard Chochoy.
Emile Claparède.
André Colin.
Henri Cornat.
André Cornu.
Yvon Coudé du Foresto.
Antoine Courrière.
Maurice Coutrot.
Mme Suzanne Crémieux.
Etienne Dailly.
Georges Dardel.
Francis Dassaud.
Léon David.
Gaston Defferre.
Jean Deguise.
Alfred Dehé.
Jacques Delalande.
Claudius Delorme.
Vincent Delpuech.
Mme Renée Dervaux.
Marc Desaché.
Jacques Descours Desacres.
Henri Desseigne.
Paul Driant.
Hector Dubois (Oise).
Roger Duchet.
Jacques Duclos.
Baptiste Dufeu.
André Dulin.
Charles Durand.
Hubert Durand.
Emile Durieux.
Adolphe Dutoit.
Jules Emaille.
Jean Errecart.
Yves Estève.
Jacques Faggianelli.
Jean Fichoux.
André Fosset.
Jean-Louis Fournier.
Charles Fruh.
Jacques Gadoin.
Pierre Garet.
Jean de Geoffre.
Jean Geoffroy.
Lucien Grand.
Robert Gravier.
Léon-Jean Grégory.
Louis Gros.
Paul Guillaumat.
Georges Guille.
Raymond Guyot.
Yves Hamon.
Jacques Henriet.
Emile Hugues.
René Jager.
Eugène Jamain.
Léon Jozeau-Marigné.
Louis Jung.
Michel Kauffmann.
Kheirate M'Hamet.
Michel Kistler.
Jean Lacaze.
Roger Lachèvre.
Jean de Lachomette.
Bernard Lafay.
Henri Lafleur.
Pierre de La Gontrie.
Roger Lagrange.
Lakhdari Mohammed Larbi.
Maurice Lalloy.
Marcel Lambert.
Georges Lamousse.
Adrien Laplace.
Robert Laurens.
Charles Laurent-Thouverey.
Arthur Lavy.
Edouard Le Bellegou.
Marcel Lebreton.
Jean Lecanuet.
Modeste Legouez.
Marcel Legros.
Marcel Lemaire.
Bernard Lemarié.
Etienne Le Sassier-Boisauné.
François Levacher.
Paul Levêque.
Louis Leygue.
Waldeck L'Huillier.
Robert Liot.
Henri Longchambon.
Jean-Marie Louvel.
Fernand Malé.
Roger Marcellin.
Pierre Marcilhacy.
Georges Marie-Anne.
André Maroselli.
Georges Marrane.
Louis Martin.
Jacques Masteau.
Pierre-René Mathey.
Jacques Ménard.
Roger Menu.
André Méric.
Merred Ali.
Léon Messaud.
Pierre Métayer.
Gérard Minvielle.
Paul Mistral.
François Mitterrand.
Marcel Molle.
Max Monichon.
François Monsarrat.
Claude Mont.
René Montaldo.
André Monteil.
Gabriel Montpied.
Léopold Morel.
Roger Morève.
Eugène Motte.
Marius Moutet.
Louis Namy.
Charles Naveau.
Jean Nayrou.
Neddaf Labidi.
François de Nicolay.
Jean Noury.
Gaston Pams.
Henri Parisot.
Guy Pascaud.
François Patenôtre.
Pierre Patria.
Paul Pauly.
Marc Pauzet.
Paul Pelleray.
Lucien Perdereau.
Hector Peschaud.
Général Ernest Petit (Seine).
Guy Petit (Basses-Pyrénées).
Gustave Philippon.
Paul Piales.
Raymond Pinchard.
Jules Pinsard.
Auguste Pinton.
Edgard Pisani.
Alain Poher.
Michel de Pontbriand.
Georges Portmann.
Marcel Prelot.
Henri Prêtre.
Mlle Irma Rapuzzi.
Etienne Restat.
Paul Ribeyre.
Eugène Ritzenthaler.
Jean-Paul de Rocca Serra.
Eugène Romaine.
Vincent Rotinat.
Alex Roubert.
Georges Rougeron.
Louis Roy.
Sassi Benaïssa.
Laurent Schiaffino.
François Schleiter.
René Schwartz.
Abel Sempé.
Charles Sinsout.
Edouard Soldani.
Robert Soudant.
Charles Suran.
Paul Symphor.
Edgar Tailhades.
Gabriel Tellier.
René Tinant.
René Toribio.
Ludovic Tron.
Camille Vallin.
Jacques Vassor.
Fernand Verdeille.
Maurice Vérillon.
Mme Jeannette Vermeersch.
Jacques Verneuil.
Etienne Viallanes.
Pierre de Villoutreys.
Joseph Voyant.
Raymond de Wazières.
Michel Yver.
Joseph Yvon.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Al Sid Cheikh Cheikh.
Emile Aubert.
Jacques Baumel.
Maurice Bayrou.
Belabed Mohamed.
Jean Bertaud.
Jean Berthoin.
Marcel Bertrand.
Georges Boulanger (Pas-de-Calais).
Raymond Brun.
Jean Clerc.
Gérald Coppenrath.
Louis Courroy.
René Dubois (Loire-Atlantique).
Claude Dumont.
René Enjalbert.
Edgar Faure.
Général Jean Ganeval.
Roger Garaudy.
Etienne Gay.
Victor Golvan.
Georges Guéril.
Gueroui Mohamed.
Alfred Isautier.
Paul-Jacques Kalb.
Mohamed Kamil.
Guy de La Vasselais.
Francis Le Basser.
Jacques Marette.
Jacques de Maupeou.
Mokrane Mohamed el Messaoud.
Léon Motais de Narbonne.
Mustapha Menad.
Ouella Hacène.
Gilbert Paulian.
Henri Paumelle.
Marcel Pellenc.
Jean Péridier.
André Plait.
Etienne Rabouin.
Georges Repiquet.
Jacques Richard.
Sadi Abdelkrim.
Jacques Soufflet.
Emile Vanrullen.
Jean-Louis Vigier.
Paul Wach.
Yanat Mouloud.
Modeste Zussy.

Excusés ou absents par congé :

MM.
Ahmed Abdallah.
Maurice Carrier.
Henri Claireaux.
Georges Cogniot.
Hakiki Djilali.
Emile Dubois (Nord).
Roger du Halgouet.
Roger Houdet.
Joseph Raybaud.
Jean-Louis Tinaud.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Sénat, et M. Geoffroy de Montalembert, qui présidait la séance.

Ont délégué leur droit de vote:
(Art. 63 et 64 du règlement.)

MM. Gustave Alric à M. Julien Brunhes.
Marcel Audy à M. Paul Baratgin.
Edmond Barrachin à M. Charles Fruh.
Benali Brahim à M. René Montaldo.
Jean Brajeux à M. Henri Parisot.
Mme Marie-Hélène Cardot à M. René Jager.
MM. Marcel Champeix à M. Marcel Brégégère.
Michel Champleboux à M. Léon-Jean Grégory.
Mme Suzanne Crémieux à M. Jean Lacaze.
MM. Francis Dassaud à M. Gabriel Montpied.
Claudius Delorme à M. Charles Durand.
Emile Dubois à M. Marcel Bertrand.
Yves Estève à M. Michel de Pontbriand.
Hakiki Djilali à M. Fernand Malé.
Edouard Le Bellegou à M. Jean Nayrou.
Roger Marcellin à M. Jacques Ménard
Neddaf Labidi à M. Achour Youssef.
le général Ernest Petit à M. Louis Namy.
Edgar Pisani à M. Pierre de La Gontrie.
Joseph Raybaud à M. Raymond Brun.
Georges Rougeron à M. Fernand Auberger.
Edouard Soldani à M. Clément Balestra.
Joseph Yvon à M. Yvon Coudé du Foresto.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants	247
Nombre des suffrages exprimés	247
Majorité absolue	124
Pour l'adoption	247
Contre	0

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Ordre du jour du jeudi 10 décembre 1959.

A dix heures. — Séance publique

1. — Examen d'une demande présentée par la commission des affaires économiques et du plan tendant à obtenir l'autorisation de désigner une mission d'information chargée de s'informer, d'une part, sur l'industrialisation de l'Algérie, la modernisation de son agriculture et la politique de l'habitat (Plan de Constantine), d'autre part, sur les conditions actuelles de la recherche de pétrole au Sahara et l'exploitation des gisements découverts.

2. — Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1960, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, en première lecture, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution. (Nos 65 et 66 [1959-1960]. — M. Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.)

Deuxième partie. — Moyens des services et dispositions spéciales:

Travaux publics et transports:

III. — Marine marchande:

M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.

Articles 29 et 93 du projet de loi.

Agriculture:

MM. Paul Driant et Geoffroy de Montalembert (habitat rural), rapporteurs spéciaux de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.

MM. René Blondelle et Marc Pauzet (viticulture), rapporteurs pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.

Articles 49, 68 *bis*, 69 *bis*, 72 et 73 du projet de loi.

Prestations sociales agricoles:

M. Max Monichon, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.

M. André Dulin, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales.

Articles 54 et 55 du projet de loi.

Documents mis en distribution le jeudi 10 décembre 1959.

N° 66. — Rapport général de M. Marcel Pellenc (au nom de la commission des finances) sur le projet de loi de finances pour 1960:

Tome III. — Examen des crédits et des dispositions spéciales:
Annexe n° 6. — Construction, par M. Jean-Eric Bousch.
Annexe n° 21. — Services du Premier ministre.
VIII. — Administration des services de la France d'outre-mer;
X. — Départements et territoires d'outre-mer, par M. Jean-Marie Louvel.

N° 69. — Avis (au nom de la commission des affaires sociales) sur le projet de loi de finances pour 1960:
Tome IV. — Prestations sociales agricoles, par M. André Dulin.

N° 71. — Rapport de M. Martial Brousse (au nom de la commission des affaires sociales) sur le projet de loi, relatif aux pouvoirs des inspecteurs et des contrôleurs des lois sociales en agriculture.

N° 74. — Rapport de M. Maurice Carrier (au nom de la commission des affaires sociales) sur le projet de loi relatif à la protection médicale du travail agricole).

N° 89. — Proposition de loi de M. Auguste Pinton, tendant à étendre le bénéfice du décret du 30 septembre 1953 et de la loi du 5 janvier 1957, aux constructions et aux locaux à usage commercial, industriel et artisanal, édifiés sur terrains loués nus (renvoyée à la commission des lois).

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix.